

Hansestadt Rostock: vom maritimen Tor zur Welt zum Regionalhafen für die Ostsee

Nuhn, Helmut

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Nuhn, H. (1997). Hansestadt Rostock: vom maritimen Tor zur Welt zum Regionalhafen für die Ostsee. *Europa Regional*, 5.1997(2), 8-22. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48340-7>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Hansestadt Rostock

Vom maritimen Tor zur Welt zum Regionalhafen für die Ostsee

HELMUT NUHN

Die maritime Wirtschaft umfaßt Aktivitäten, welche das Meer direkt oder indirekt als Ressource oder Verkehrsträger nutzen. Kernbereiche sind folglich Schifffahrt, Fischerei und Hafenumschlag sowie nachgelagerte Produktionen und Dienstleistungen wie Schiffbau, Handel, Transport und Serviceeinrichtungen. Es handelt sich um ein Cluster von untereinander verflochtenen Unternehmungen und Institutionen, die sich in bedeutenden Hafenstädten konzentrieren, darüber hinaus aber mit der nationalen Wirtschaft und Politik in enger Beziehung stehen und deshalb die Funktion eines Schlüsselsektors einnehmen können. Maritime Politik hat in den Industrie- und Handelsnationen traditionell einen hohen Stellenwert. Insbesondere seit dem 19. Jahrhundert haben die sich herausbildenden Nationalstaaten Schiffbau und Hafenentwicklung nicht nur dem privaten Sektor überlassen, sondern durch vielfältige Subventionierung und Reglementierung beeinflusst.

Während in den westeuropäischen Ländern nach dem Zweiten Weltkrieg schrittweise eine Deregulierung und Liberalisierung der Hafen- und Seeverkehrswirtschaft erfolgte, wurde in den osteuropäischen Ländern der maritime Sektor als wichtiger Bestandteil der Planwirtschaft in staatliche Monopolbetriebe überführt und zentral gelenkt. In den sich nach 1949 formierenden beiden deutschen Staaten bestanden deshalb für vier Jahrzehnte sehr unterschiedliche Rahmenbedingungen zur Entwicklung der sektoralen und regionalen Strukturen der maritimen Wirtschaft, die nach dem Transformationsschock beim Übergang vom sozialistischen zum kapitalistischen System Mitte 1990 zu tiefgreifenden Veränderungen in Ostdeutschland führen mußten.

Beim Aufbau des Sozialismus in der DDR erhielten die maritimen Wirtschaftszweige hohe politische Priorität. Versuche zur Koordination bzw. zum stärker arbeitsteiligen Ausbau von Häfen und Flotten der Staaten des COMECON scheiterten weitgehend an Einzelinteressen der Länder. Insbesondere die DDR, die im

Vergleich zu Polen über keine leistungsfähigen Seehäfen verfügte, verfolgte eine auf Autarkie gerichtete Handelspolitik, übernahm aber zugleich auch Transitfunktionen für die CSSR, Ungarn und Südpolen.

Bei der Gebietsreform 1952 wurde das gesamte Küstengebiet der DDR zu einem eigenen Bezirk zusammengefaßt, um die maritime Wirtschaft im zentralistischen System besser organisieren zu können. Der neuen Bezirkshauptstadt Rostock kam deshalb über die regionale Verwaltungsfunktion hinaus als Mittelpunkt des zu entwickelnden maritimen Komplexes besondere nationale Bedeutung zu. Da die Infrastrukturen der zwar historisch bedeutsamen, aber seit Ende des 19. Jahrhunderts verkümmerten Hafenfunktionen der Hansestadt völlig unzureichend für die neue Aufgabe waren, mußten überproportionale Investitionen in den Standort gelenkt werden, was zur Folge hatte, daß Rostocks Entwicklung alle übrigen Städte der DDR übertraf.

In diesem Beitrag soll nach einer knappen Skizzierung der historischen und räumlichen Entwicklung Rostocks bis 1945 schwerpunktmäßig auf den sozialistischen Ausbau zum Gateway der DDR und auf die Umstrukturierungen nach der Einführung der Marktwirtschaft ab 1990 eingegangen werden. Dabei erfolgt eine Konzentration auf die vier wichtigsten Leitsektoren: Hafenumschlag, Schifffahrt, Fischerei und Schiffbau. Die Folgen von ökonomischem Aufschwung und Niedergang für die Stadtentwicklung werden jeweils an einer Übersichtskarte kurz aufgezeigt und die zukünftigen Entwicklungsperspektiven abschließend eingeschätzt. Damit beschränkt sich die Darstellung weitgehend auf die Erfassung und Dokumentation der Tatbestände und überläßt eine theoriebezogene Einordnung und Bewertung nachfolgenden Analysen.

Abriß der Entwicklung Rostocks bis 1945

Schifffahrt und Hafengewerbe bildeten für die Entwicklung der 17 km von der Küste entfernt an der Unterwarnow gelegenen

Stadt Rostock seit dem 13. Jahrhundert eine wichtige Grundlage. Als Mitglied der Hanse hatte sie am Aufblühen des Handels im Ostseeraum Anteil und sicherte sich bereits 1352 durch den Kauf des Dorfes Warnemünde und der Rostocker Heide am östlichen Ufer der Unterwarnow den Zugang zum Meer (vgl. *Kartenbeilage*). In den kriegerischen Wirren des 17. Jahrhunderts ging die Bedeutung der Hansestadt weitgehend verloren. Neue Möglichkeiten für den Überseehandel eröffnete die Steigerung der Getreideproduktion im ländlichen Hinterland Ende des 18. Jahrhunderts. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts war die Stadt aber nicht über den 600 Jahre alten Befestigungsring hinausgewachsen. Nach der Reichsgründung verlagerten sich die Güterströme, und Rostocks Bedeutung als Hafenstadt sank erneut auf ein regionales Niveau (Fick 1986).

Erst durch die sich verstärkende Industrialisierung in einem wenig verdichteten und weitgehend agrarisch geprägten Raum mit vorwiegend kleinen und mittleren Siedlungen erhielt die frühere Seehafenstadt neue Impulse. 1890 fusionierten zwei seit der Mitte des Jahrhunderts bestehende Schiffbauunternehmen zur Neptunwerft, die sich am linken Warnow-Ufer ausbreitete. 1924 gab es annähernd 4.000 Arbeitsplätze in der Industrie, davon entfielen 44 % auf den Schiffbau und 36 % auf die Nahrungsmittelindustrie als zweite tragende Säule.

1933 siedelten sich die Heinkel-Flugzeugwerke nördlich der Neptunwerft in Marienehe zwischen der Warnow und der parallel verlaufenden Eisenbahnstrecke auf einem 8 km langen Streifen an, und 1939 eröffnete mit den Arado-Werken ein zweiter Flugzeugbauer südlich von Warnemünde einen Betrieb. Damit war ein nahezu geschlossenes Industrieband zwischen Rostock und dem Vorhafen entstanden, der seit 1903 durch die Eisenbahnfähre der Strecke Berlin-Kopenhagen und als Seebad Bedeutung gewonnen hatte. In Rostock besaß jetzt die Luftfahrtindustrie mit 20.000 Beschäftigten vor den Werften die meisten Arbeitsplätze.

Die Einwohnerzahl der wachsenden Industriestadt, die noch 1933 bei 90.000 gelegen hatte, erhöhte sich durch verstärkte Zuwanderung bis 1942 auf 136.000. Wegen der kriegswichtigen Industrien war Rostock verstärkt Luftangriffen ausgesetzt, wodurch auch die Innenstadt weitgehend zerstört wurde. Der Wiederaufbau kam wegen umfangreicher Demontagen und der Prioritäten für die Organisation neuer politischer Strukturen in der sowjetischen Besatzungszone nur mit Verzögerung in Gang.

Sozialistischer Wiederaufbau und Ausbau zum Tor der Welt

Durch den Aufbau der sozialistischen Planwirtschaft und die zunehmende arbeitsteilige Integration der DDR in das osteuropäische Wirtschaftssystem COMECON schrumpften die Handelsbeziehungen zu den westlichen Ländern, und die Güterströme wurden auf neue Verkehrsträger und Transportwege umgeleitet. Hierbei spielten neben dem Wunsch zur Deviseneinsparung (BIEBIG 1990) auch Prestigedenken sowie politische und strategische Überlegungen eine Rolle. Die maritime Wirtschaft erhielt in diesem Zusammenhang einen besonderen Stellenwert. Bereits auf dem 3. Parteitag der SED im Juli 1950 wurde der Aufbau einer eigenen Handelsflotte beschlossen, zwei Jahre später erfolgte die Gründung des VEB Deutsche Seereederei, aber erst ab 1957 war es möglich, schrittweise die Linienschifffahrt aufzunehmen (Autorenkollektiv 1989). Der seewärtige Außenhandel erreichte 1958 6,5 Mio. t, während die Hafenkapazitäten nur bei 3,5 Mio. t lagen. Wegen des weitgehenden Fehlens entsprechender Einrichtungen wurden zwischen 1950 und 1959 in Hamburg noch 11 Mio. t Güter für die DDR umgeschlagen. Dies sollte sich durch den Aufbau eigener leistungsfähiger Hafen- und Umschlagskapazitäten ändern.

Ausbau Rostocks zum Überseehafen

Wegen seiner günstigen Lage im Hinblick auf die Bevölkerungs- und Wirtschaftsagglomerationen in Mitteldeutschland, der ausbaufähigen Seeverbindungen in die UdSSR und der Transitmöglichkeiten in die CSSR, nach Ungarn und Südpolen sowie wegen der günstigen nautischen Bedingungen fand der Küstenstandort Rostock bei den strategischen Vorüberlegungen besondere Beachtung. Im Oktober 1957 beschloß das Zentralkomitee der SED auf seiner 33. Tagung den Bau eines neuen

VEB Deutfracht/Seereederei Rostock (DSR), Stammbetrieb
VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei (BBB)
VEB Seehafen-Rostock (SHR)
VEB Seehafen Wismar (SHW)
VEB Seehafen Stralsund (SHS)
VEB Deutfracht, Internationale Befrachtung Berlin (DF) ^{a)}
VEB Schiffsversorgung (SV)
VEB Schiffsmakerei (SM)

^{a)} Bestand nur vom 1.1.1970 bis 1.1.1974 als zweite Reederei für die 25 Spezialschiffe und wurde dann mit dem Stammbetrieb zusammengelegt.

Tab. 1: Übersicht der Betriebe des VEB Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft (KSH)

Quelle: Autorenkollektiv 1989, S. 474 u. BÖNISCH u.a. 1996, S. 16-19

Überseehafens bei Petersdorf an der nordöstlichen Warnow (vgl. Kartenbeilage). Bereits am 30. April 1960 wurde der Umschlagsbetrieb aufgenommen und in wenigen Jahren Wismar als Haupthafen des DDR Außenhandels abgelöst. Nach und nach siedelte man auch die zentralen Verwaltungen der Kombinate für Seeverkehr und Hafenwirtschaft, Schiffbau und Fischwirtschaft in der Hauptstadt des Küstenbezirks an (vgl. Tab. 1).

Voraussetzung für die Eröffnung des Überseehafens war der Bau eines 10,5 m tiefen Zufahrtskanals. Mitte der 60er Jahre wurde die Fahrrinne auf 11,5 m vertieft und zwischen 1977 und 1979 nochmals auf 13,0 m ausgebaggert und verbreitert (vgl. MEYER/RICKERT 1995, S. 89). Damit konnten Schiffe bis zu 60.000 t dw den stufenweise erweiterten Hafenkomplex erreichen (vgl. Kartenbeilage). Von West nach Ost folgen die Piers I-IV mit den Hafenbecken A-C sowie ein Ölhafen mit Tanklager und Pipelineanschluß aufeinander. Im Bereich von Peez schließt sich noch der Chemiehafen zur Versorgung der 1983 gebauten Düngemittelfabrik an.¹

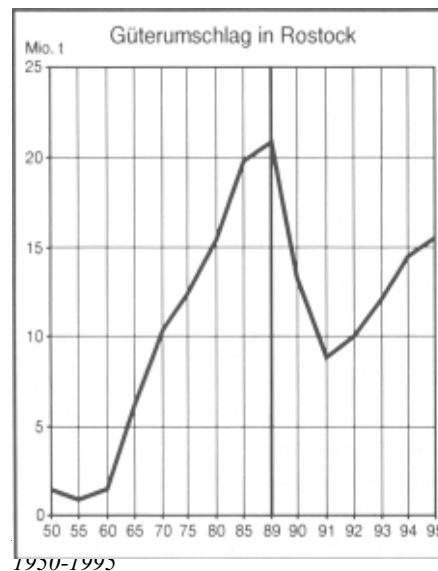
Jahr	Abgef. Schiffe (Anzahl)	Flüssiggüter	Schüttgüter	Stückgüter	Gesamt
1950	-	-	-	-	1,3
1955	-	-	0,3	0,5	0,8
1960	1400	1,3	0,2	1,1	1,4
1965	1710	1,3	2,6	2,0	5,9
1970	2508	3,2	4,3	2,6	10,1
1975	2896	3,8	4,9	3,6	12,3
1980	2731	2,6	7,8	4,9	15,3
1985	3317	3,0	9,6	7,1	19,7
1989	4035	3,5	10,8	6,5	20,8

Tab. 2: Leistungen des Seehafens Rostock 1950-1989

Quelle: BIEBIG 1990, S. 160

Der Güteran- und -abtransport erfolgte zu 90-95% durch die Bahn. Deshalb kam den Gleisanschlüssen und Rangierbahnhöfen besondere Bedeutung zu. Die Hauptstrecke nach Berlin wurde zweigleisig ausgebaut und war seit 1985 durchgehend elektrifiziert. Demgegenüber blieb die im Überseehafen endende und bereits Ende der 70er Jahre fertiggestellte Autobahn nach Berlin unausgelastet.

Der Aufbau der Infra- und Suprastrukturen des neuen Überseehafens spiegelt



Quelle: bearbeitet nach verschiedenen Unterlagen und Statistiken der SRV von H. NUHN und H. NÖDLER

sich in der raschen Zunahme des Güterumschlages in Rostock (vgl. Tab. 2, Abb. 1). Während 1965 knapp 6 Mio. t und 1970 bereits mehr als 10 Mio. t erreicht wurden, verdoppelte sich die Menge bis 1989 sogar

¹ Pier I und II mit acht großen Kaihallen und ausgedehnten Freiflächen waren für den Stückgutumschlag bzw. den Export von Anlagen vorgesehen (konventionelles Stückgut, Schwerstückgut, Holz, Früchte und Container). Die noch nicht vollständig mit Kaimauern versehene Pier III dient dem Schüttgut, insbesondere Kohle, Erz und Zement. Pier IV wurde für den Umschlag und die Lagerung von Getreide und Futtermittel ausgestattet.



Abb. 2: Potentielle und realisierte Umschlagsvolumen im Rostocker Überseehafen 1960-1989
Quelle: BREITZMANN

auf 20,8 Mio. t. Der 1958/59 ausgebaute Fährhafenkomplex Saßnitz und der Nachbarhafen Wismar blieben demgegenüber mit 4,8 Mio. t bzw. 3,1 Mio. t vergleichsweise unbedeutend. Eine Gegenüberstellung der realisierten Umschläge mit den potentiell möglichen zeigt allerdings, daß mit Ausnahme der zweiten Hälfte der 70er Jahre im Rostocker Hafen erhebliche Kapazitätsreserven bestanden, insbesondere nach dem Ausbau 1981-84 (vgl. Abb. 2). Auf dem Rostocker Hafengelände waren 10.000 bis 12.000 Personen beschäftigt. Sie gehörten nicht nur zum VEB Seehafen Rostock, sondern auch zur Deutschen Seereederei DSR, zum Speditionsbetrieb Deutrans, zur Deutschen Reichsbahn und zu 8-9 weiteren meist kleineren Servicebetrieben.

Aufbau der deutschen Seereederei Rostock

Parallel zum Hafenausbau erfolgte die Einrichtung einer eigenen Handelsflotte. Verzögerungen hierbei ergaben sich durch die nur schrittweise Lockerung der Verbote der Besatzungsmächte. Aber auch dadurch, daß vor Kriegsende alle betriebsfähigen Schiffe mit Flüchtlingen in die Westhäfen überführt und nicht zurückgekehrt waren. Die Charter oder der Kauf von Fahrzeugen im westlichen Ausland waren unter den Bedingungen des 'kalten Krieges' und bei Devisenmangel schwierig. Eigene Neubaukapazitäten der stark zerstörten Werften mußten zunächst für Reparationsleistungen an die Sowjetunion zur Verfügung stehen. Dies änderte sich erst ab Mitte der 50er Jahre.

Jahr	Anzahl der Schiffe	Tonnage (BRT)	Transportierte Güter (1.000 t)
1952	1	917	30
1955	9	10.316	133
1960	47	196.898	1.375
1965	127	519.106	6.234
1970	175	940.060	8.511
1975	198	1.200.105	11.198
1978	199	1.539.994	12.029
1979	197	1.552.148	12.071
1985	172	1.201.575	11.403
1989	164	1.292.728	12.609

Tab. 3: Entwicklung der DSR-Flotte und der transportierten Güter 1952-1989
Quelle: BREITZMANN 1994, S. 13

1952 wurde der VEB Deutsche Seereederei Rostock gegründet und ihm das einzige betriebsfähige, bereits 1903 gebaute Motorschiff mit dem Namen Vorwärts übergeben (970 BRT). Zwei Jahre später konnten die ersten drei auf DDR-Werften gebauten Frachtschiffe in Dienst gestellt werden (BÖNISCH et al. 1996). Wie Tabelle 3 verdeutlicht, erhöhte sich die Zahl der Schiffe und der transportierten Fracht bis Mitte der 60er Jahre sprunghaft. Nach anfänglichen Problemen beim Aufbau eigener Liniendienste zu nicht sozialistischen Häfen wegen des Alleinvertretungsan-

spruchs der BRD konnte sich die DSR mit ihren modernen Schiffen, günstigen Frachtraten und wegen der Kooperationen mit polnischen, sowjetischen, aber auch westlichen Schifffahrtslinien etablieren.

Für den Standort Rostock bedeutete dies eine Verdreifachung der Arbeitsplätze der DSR von 2.246 im Jahre 1960 auf 6.627 fünf Jahre später, was auch durch den Bezug eines achtstöckigen Verwaltungsneubaus am Rande des Stadthafens seinen sichtbaren Ausdruck fand (BÖNISCH et al. 1996). Durch das Anwachsen der Flotte und der Transportleistung war eine Ausdifferenzierung der schifffahrtsbezogenen Dienstleistungen erforderlich. Eigene Betriebe für Serviceleistungen wurden gegründet wie der VEB-Schiffsmakerei 1958 und der VEB Schiffsversorgung 1959, woraus zusätzliche Beschäftigungsmöglichkeiten resultierten. 1964 erfolgte die Zusammenfassung aller schifffahrtsbezogenen Einrichtungen in der Direktion Seeverkehr und Hafenwirtschaft, die 10 Jahre später in das Kombinat überführt wurde (vgl. Tab. 1).

Mitte der 70er Jahre war der Höhepunkt des Wachstums der Reederei mit annähernd 200 Seefahrzeugen erreicht. Neben der Abwicklung des staatlichen Außenhandels wurden auch Gütertransporte für Dritte zur Verbesserung der Devisenein-

MUKRAN-UdSSR, Klaipėda - (Eisenbahngüterfährdienst)
ROSTOCK-UdSSR, Riga - (gemeinsam mit UNIBALT; Containerdienst)
ROSTOCK-Finnland - (Ro/Ro-Dienst)
ROSTOCK-Großbritannien, Hull - (Ro/Ro-Dienst)
ROSTOCK-Großbritannien, Purfleet - (Ro/Ro-Dienst)
ROSTOCK-Großbritannien, Felixstowe - (Containerdienst)
ROSTOCK-Kontinent-Mittelmeer - (Mitglied des Containerkons. Joint Venture)
ROSTOCK-Kontinent-Mittelmeer - (konv. Dienst)
ROSTOCK-SVR Albanien - (bilateraler GLD, konv. Dienst)
ROSTOCK-AR Ägypten - (bilateraler GLD, konv./Containerdienst)
ROSTOCK-DVR Algerien - (konv. Dienst)
ROSTOCK-Kontinent-Westafrika - (gemeinsam mit Uniafrica, konv. Dienst)
ROSTOCK-Kontinent-Ostafrika - (Mitglied des Containerkons. BEACON)
ROSTOCK-Kontinent-Ostafrika - (konv. Dienst)
ROSTOCK-Kontinent-Rotes Meer - (Mitglied des Containerkons. RED SEA EXPRESS)
ROSTOCK-Kontinent-Rotes Meer - (konv./Containerdienst)
ROSTOCK-Kontinent-Indien/Pakistan/Bangladesh - (konv. Dienst)
ROSTOCK-Skandinavien-Kontinent-SR Vietnam - (konv. Dienst)
ROSTOCK-Kontinent-Südostasien-Fernost - (Semicontainerdienst)
ROSTOCK-Kontinent-VR China (Nord)/KDVR - (Semicontainerdienst)
ROSTOCK-Kontinent-VR China (Süd) - (Semicontainerdienst)
ROSTOCK-Kontinent-Südamerika - (gemeinsam mit Baltamerica, konv. Dienst)
ROSTOCK-Kuba - (Ro/Ro- und Containerdienst)
ROSTOCK-Kuba - (konv. Dienst)
ROSTOCK-Kontinent-Mittelamerika/Westküste - (Semicontainerdienst)
ROSTOCK-Karibik-Mittelamerika/Ostküste - Mexiko - (Semicontainerdienst)
VR Polen-DDR-Kontinent-Mittelmeer-Arabischer Golf-Indien/Pakistan/Sri Lanka-Südostasien-Ferner Osten - (gemeinsam mit EACON; Containerdienst)

Tab. 4: Liniendienste des VEB Deutfracht/Seereederei Rostock im August 1989 ^{a)}

Quelle: Autorenkollektiv 1989, S. 474

^{a)} Rostock erscheint in der Tab. jeweils als Ausgangshafen weil es Stammsitz der DSR war. Einige der Linien sind zumindest zeitweise auch von anderen DDR-Häfen ausgegangen.

nahmen der DDR angestrebt. Außer konventionellen Frachtschiffen wurden auch Spezialtransporter für Massengüter, für Kühlfracht und für Container eingesetzt. Die DSR war zur größten Universalreederei Europas angewachsen und unterhielt Anfang der 80er Jahre 29 Liniendienste zu 28 Ländern. Operationszentren im Ausland als Drehscheiben wie Larnaca, Colombo und Singapur ergänzten die Funktion Rostocks als wichtigsten Ausgangspunkt der meisten Schiffslinien. Trotz fehlender Finanzmitteln für die Modernisierung in den 80er Jahren und einer Reduzierung der Zahl der Schiffe konnte die Transportleistung noch leicht auf 12,6 Mio. t gesteigert werden. 1989 wurden für den Betrieb der 27 Frachtrouten insgesamt 13.200 Personen eingesetzt, darunter 8.300 Seeleute (vgl. Tab. 4).

Konzentration der Fischereiwirtschaft in Rostock

Entscheidungen zum Ausbau der Fischereiwirtschaft nach sowjetischem Vorbild führten Anfang 1949 zur Gründung des VEB Ostseefischerei Mecklenburg mit Sitz in Saßnitz. In Rostock, das in Warnemünde über eine Kutterflotte verfügte und zwischen 1919 und 1925 auch Erfahrungen in der Hochseefischerei mit eigenem Fischmarkt gesammelt hatte, wurde Ende 1949 ein zweites Fischkombinat gegründet, das sich schwerpunktmäßig der Fernfischerei widmen sollte. Die personellen Voraussetzungen hierfür waren nicht günstig, da sich die Hochseefischerei im Deutschen Reich wegen der kürzeren Wege zu den Fangplätzen an der Nordsee konzentriert hatte. Es mußten deshalb Kapitäne im Westen angeworben und systematische Ausbildungsprogramme für die Mannschaften entwickelt werden.

Zwischen 1950 und 1956 wurden auf dem 60 ha großen Gelände der ehemaligen Heinkel-Flugzeugwerke in Marienehe die Infrastrukturen für einen modernen Fischereihafen mit Verarbeitungs- und Dienstleistungseinrichtungen geschaffen. 1951 konnte der Betrieb im teilweise fertiggestellten Hafenbecken mit einer Fischhalle und einer Eisfabrik aufgenommen und in den folgenden Jahren durch Verarbeitungsanlagen zur Filetierung und Salzerei sowie ein Kühlhaus, eine Fischmehlfabrik und Ausbildungs- neben Sozialeinrichtungen ergänzt werden. Bereits 1954 übertrafen die Rostocker Anlandungen Saßnitz. 1960 gehörten zum VEB Fischkombinat Rostock 3.026 Beschäftigte, davon 1.302 auf See. Vorwiegend wurde

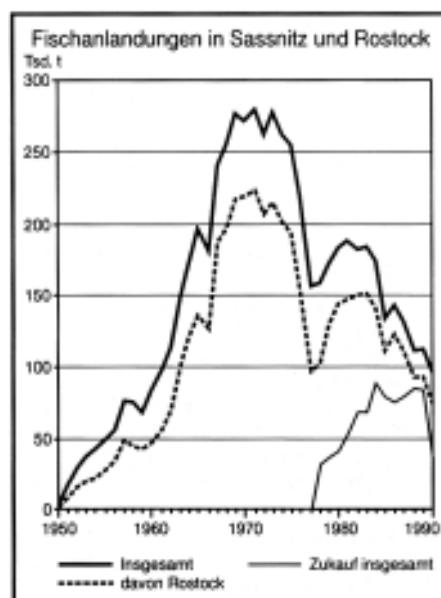
VEB Fischfang Rostock (Stammbetrieb)
VEB Fischfang Saßnitz
VEB zur Fischbearbeitung in: Rostock, Saßnitz, Barth, Schwerin, Magdeburg, Pirna, Plauen, Erfurt, Guben, Leipzig
VEB Fischhandel Berlin
VEB Außenhandelsbetrieb AHB Fischimpex Rostock
VEB Metallverarbeitung Richtenberg
Ingenieurbüro für Rationalisierung der Fischwirtschaft Stralsund
Institut für Hochseefischerei und Fischverarbeitung Rostock

Tab. 5: Übersicht über die Betriebe des VEB Fischkombinat Rostock

Quelle: Autorenkollektiv 1989, S. 482/483

in der Barentssee und vor Island gefischt (STROBEL u. HAHLBECK 1995).

1962 entschied das ZK der SED, die Fischereiwirtschaft durch die Erschließung neuer Fangplätze und Fischbestände weiter auszubauen. Der Fischereihafen in Rostock wurde daraufhin zwischen 1964 und 1966 großzügig erweitert. An der Warnow entstand ein 1.020 m langer neuer Kai mit Lagern, teilautomatisierten Verarbeitungsanlagen, einem Kühlhaus und einem achtstöckigen Verwaltungsgebäude. 1978 wurde der VEB Fischkombinat Rostock mit den Fangbetrieben in Saßnitz und Rostock sowie nachgelagerten Einrichtungen aus dem früheren VVB gebildet (vgl. Tab. 5). Diese Expansion war



ihren weit entfernten Operationsgebieten betreut werden konnten². Im Jahre 1971 wurde in Rostock ein Rekordergebnis mit der Anlandung von 223.646 t erreicht, um die Mitte des Jahrzehnts begannen die Eigenfänge kontinuierlich zu sinken (vgl. Abb. 3).

Probleme ergaben sich durch die Ausweitung nationaler Fischereizonen auf 200 sm. Bereits 1972 hatte die DDR diesen Schritt vollzogen und war 1973 dem Ostseeabkommen IBSFC zur Begrenzung der Fischfänge beigetreten. Der Aktionsradius der Flotten wurde dadurch nicht nur in der Ostsee eingeschränkt (Autorenkollektiv 1989). Bilaterale Übereinkünfte, Lizenzen und Selbstbegrenzungen waren für die Weiterführung der Fangtätigkeit im größeren Umfange erforderlich. Der 1980 gegründete Außenhandelsbetrieb Fischimpex erhielt die Aufgabe, die in diesem Zusammenhang anstehenden organisatorischen Probleme zu lösen.

Die vor Mosambique (ab 1977) und im Südwestatlantik gefangenen Garnelen bzw. Calamares wurden nicht nach Rostock transportiert, sondern vor Ort verkauft und mit den dadurch gewonnenen Devisen in nähergelegenen Fanggebieten z.B. der Nordsee Fische erworben. Ab 1977 mußten in wachsendem Maße die Eigenfänge durch Zukäufe ergänzt werden (vgl. Abb. 3). Auf diesem Hintergrund fiel 1984 die Entscheidung, daß von Saßnitz aus nur die 27 Genossenschaften an der Ostsee betreut werden sollten, während die Fernfischerei nach Rostock zu verlagern war (17 Boote mit 700 Beschäftigten). Die Fischereiwirtschaft, die in der BRD bereits in den 70er Jahren stark geschrumpft war, hatte damit auch in der DDR ihre Basis verloren, allerdings wurde dies wegen der wachsenden Zukäufe und hohen Subventionen weitgehend verdeckt.³ In den 80er Jahren wurde es zunehmend schwieriger, die erforderlichen Investitionsmittel für

² Die Fänge wurden auf See übergeben und Versorgungsgüter entgegengenommen. Besatzungen mußten über benachbarte Häfen ausgetauscht werden, dadurch war es möglich, bis zu zwei Jahre in den Einsatzgebieten zu bleiben (STROBEL u. HAHLBECK 1995). Die Flotten weiteten ihre Reviere über den Nordatlantik aus nach Nordwestafrika (1964), Südwestafrika (1966), Südostargentinien (1968) bis zum Nordostpazifik und nach Indien (1972).

³ Trotz erheblich gestiegener Kosten waren die Fischpreise für den Verbraucher nicht erhöht worden, weil es sich nach sozialistischen Prinzipien um ein billig anzubietendes Grundnahrungsmittel handelte. Die in der Fernfischerei erwirtschafteten Devisen mußten deshalb zur Aufrechterhaltung des Systems wieder direkt in die Fischwirtschaft investiert und zusätzlich vom Staat jährlich hohe Zuschüsse bereitgestellt werden, die teilweise eine Milliarde Mark überschritten.

möglich geworden, weil seit Beginn der 60er Jahre mit dem Bau von Fang- und Verarbeitungs- sowie Transport- und Versorgungsschiffen die Fischereiflotten in

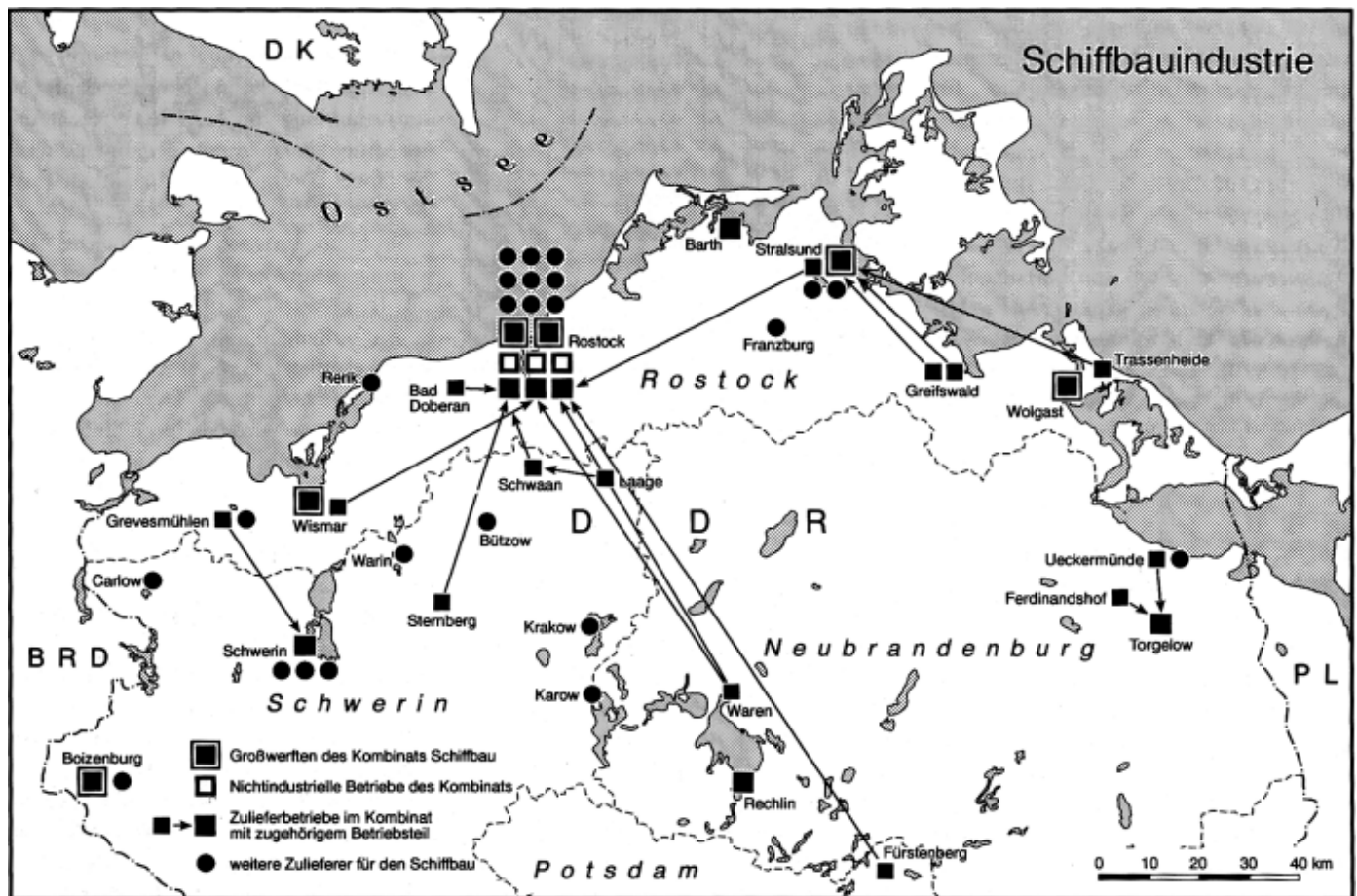


Abb. 4: Standorte und Verflechtung der Schiffbauindustrie im Norden der DDR

Quelle: bearbeitet nach verschiedenen Unterlagen von H. NUHN und H. NÖDLER

Modernisierungen zu mobilisieren. Die Einrichtungen veralteten, und wegen der Beibehaltung der hohen Beschäftigungszahlen erfolgten auch keine Kostensenkungen durch Rationalisierungsmaßnahmen.

Entwicklung der Schiffbauindustrie in Rostock

Im Rahmen der ehrgeizigen Aufbaupläne der maritimen Wirtschaft nimmt der Schiffbau eine Schlüsselstellung ein. Die begrenzten Werftkapazitäten und die Zulieferverflechtungen mußten deshalb in der DDR neu geordnet werden. Nach Kriegsende hatte die Besatzungsmacht die zunächst zur Demontage vorgesehene Traditionswerft Neptun für eigene Reparaturarbeiten übernommen und den Ausbau der Bootswerft Kröger zu einem großen Schiffbauunternehmen auf dem Gelände der ehemaligen Arado-Werke in Warnemünde angeordnet. Ab 1948 wurden hier in der Ostsee gehobene Schiffe repariert und umgebaut und in den folgenden Jahren wie auf der Neptun-Werft Fischereifahrzeuge für die Sowjetunion gebaut (STAHL 1995). Die sich entwickelnden Großbetriebe erhielten bereits in dieser frühen Phase um-

fangreiche soziale Aufgaben⁴, die vom Werk getragen bzw. stark subventioniert werden mußten.

Erst 1952 wurden die Werften von der Sowjetischen Militäradministration (SMA) an die DDR zurückgegeben. Der Bau von Loggern und Trawlern sowie Frachtschif-

fen für die UdSSR blieb aber weiterhin die Hauptaufgabe. Bis 1989 wurden insgesamt ca. 3.600 Schiffe für die Sowjetunion gebaut, jedes dritte russische Fischereifahrzeug stammte aus der DDR (Autorenkollektiv 1989). Daneben traten aber auch Käufer aus Nord- und Westeuropa auf. Zwischen 1958 und 1977 wurden 32 Frachter für einen Hamburger Makler gebaut und im Zeitraum 1965-1971 56 Schiffe nach Norwegen geliefert.

Diese für die Devisenwirtschaft wichtigen Erfolge waren möglich, weil nur teilweise nach den Wünschen der Kunden modifizierte Schiffstypen in großer Serie kostengünstig gefertigt werden konnten⁵. Die Fertigung von Schiffssektionen erfolgte in der Halle und die Montage auf der Helling (STAHL 1995). In größerem Umfang waren Vorleistungen von Zulieferbetrieben aus dem Süden der DDR einzube-

VEB Schiffswerft Neptun Rostock (Stammbetrieb)
 VEB Warnowwerft Rostock
 VEB Matthias-Thesen-Werft Wismar
 VEB Volkswerft Stralsund
 VEB Peene-Werft Wolgast
 VEB Elbwerften Boizenburg/Roßlau
 VEB Yachtwerft Berlin
 VEB Schiffswerft Rechlin
 VEB Schiffswerft Oderberg
 VEB Kühlautomat Berlin
 VEB Klement-Gottwald-Werk Schwerin
 VEB Dieselmotorenwerk Rostock
 VEB Schiffselektronik Rostock
 VEB Schiffsanlagenbau Barth
 VEB Gießerei und Maschinenbau Max Matern Torgelow
 VEB Industrie-Kooperation Rostock
 Schiffskommerz Rostock
 Volkseigener Außenhandelsbetrieb

Tab. 6: Übersicht über die Betriebe des VEB Kombinat Schiffbau Rostock

Quelle: STROBEL/DAME 1993 u. STAHL 1995

⁴ 1948 wurde für die Neptun-Belegschaft ein Ferienheim und eine Betriebspoliklinik eingerichtet, 1951 folgte das Kulturhaus, und von besonderer Bedeutung wurde die Arbeiter-Wohnungsbau-Genossenschaft für die Bereitstellung von Unterkünften der Belegschaftsfamilien.

⁵ So wurde das Frachtschiff Neptun 53 x und der Typ Poseidon 65 x gebaut (23 x für DDR, 19 x für UdSSR, 8 x für Norwegen...).

ziehen, woraus Transportprobleme resultierten. Der Maschinen- und Anlagenbau besitzt deshalb neben den Werften besondere Bedeutung für die erfolgreiche Schiffsproduktion, was beim Aufbau von sektoralen und räumlich integrierten Produktionskomplexen in den Nordbezirken berücksichtigt werden sollte (KÄNEL 1972). 1959 wurde deshalb die Vereinigung Volkseigener Betriebe des Schiffbaus VVB mit Sitz in Rostock eingerichtet, der 42 Betriebe angehörten. Durch Ein- und Ausgliederung, Umprofilierung und Neuorganisation wurde die vertikale Integration und räumliche Konzentration des Sektors vertieft, um die Vorteile der Spezialisierung und Kooperation besser nutzen zu können. Dabei kam es zu einer stärkeren Ballung von Einrichtungen in Rostock (vgl. Tab. 6, Abb. 4).

Neben den Werften, die bereits Mitte der 60er Jahre jeweils über 6.000 Arbeitskräfte beschäftigten, wurden die Zulieferbetriebe am Standort ausgebaut. 1949 fiel die Entscheidung zur Gründung eines Schiffsmotorenwerkes, das in Lizenz größere Dieselmotoren herstellen sollte. Die Unterbringung im ehemaligen Reichsbahnausbesserungswerk hinter dem Bahnhof war im Hinblick auf die Kunden an der Warnow allerdings nicht optimal gewählt (vgl. Kartenbeilage). Bereits Mitte der 60er Jahre wurden 2.000 Arbeitskräfte in dem neuen Werk beschäftigt (BENTHIE 1967). Der VEB Fernmeldeanlagenbau, der 1948 aus einer Siemens-Niederlassung gebildet

worden war, und der VEB Starkstromanlagen, ein früher zur AEG gehörender Betrieb, wurden zum VEB Schiffselektronik mit ebenfalls ca. 2.000 Beschäftigten zusammengelegt (vgl. Tab. 7). Auch der VEB Industriekooperation war aus verschiedenen Betrieben mit dem Kernbereich der Isolier- und Kältetechnik formiert worden.

Die Leitung des 1979 gegründeten Kombinati wurde zunächst dem Institut für Schiffbautechnik übertragen, um die beiden rivalisierenden Rostocker Großwerften nicht zu brüskieren und erst 1988 der Neptun-Werft unter Eingliederung des Forschungsinstituts zugewiesen (STAHL 1995). Mit 21 Betrieben und 55.000 Beschäftigten (34.500 im Schiffbau) gehörte das Kombinat zu den größten Industriekomplexen der DDR. In den letzten Jahren traten Probleme der Mangelwirtschaft und eine damit im Zusammenhang stehende Zunahme der Fertigungstiefe, stagnierende Produktivität bei wachsender Belastung durch schiffbaufremde Ausgaben und nicht kostendeckende Verkaufspreise deutlicher zutage. Durchgreifende Reformen zur Flexibilisierung der erstarrten Strukturen wurden allerdings nicht in Angriff genommen.

Konsequenzen der sektoralen Förderpolitik für die Stadtentwicklung

Der systematische Ausbau von Rostock zu dem herausragenden maritimen Zentrum der DDR mit einer Konzentration hochrangiger Verwaltungs- und Leitungsfunk-

tionen und zugleich auch wichtigen Produktions- und Dienstleistungsbetrieben führte zur Schaffung vieler neuer Arbeitsplätze, die nicht durch die Nachfrage aus der Stadt selbst und durch Einpendler besetzt werden konnten, sondern in größerem Umfang eine Zuwanderung auslösten. Dadurch kam es in 40 Jahren zu einer Verdoppelung der Bevölkerungszahl mit dem Höchststand von 254.000 Einwohnern 1988 (SCHROEDER 1952; SCHUBERT 1996).

Während der 1953 begonnene Wiederaufbau der Altstadt in Anlehnung an traditionelle Bauformen unter Verwendung regionaltypischer Baustoffe erfolgte, waren die serienmäßig erstellten Arbeiterwohnsiedlungen dem sozialistischen Modell der kompakten Stadt mit genormten 5- bis 6-geschossigen Zeilen und 12-18-geschossigen Hochhäusern in Plattenbauweise verbunden. Für die fabrikmäßige Vorfertigung wurde ein größeres Wohnungsbaukombinat errichtet. Zunächst erfolgte der Ausbau in Reutershagen westlich der Altstadt mit 4.800 WE und in der Südstadt mit 6.500 WE. Danach verlagerte sich die Bautätigkeit in den Bereich des westlichen Warnow-Ufers, wo insgesamt 130.000 WE mit vorwiegend 2 1/2-Zimmerwohnungen im Bereich der Eisenbahn und einer neu angelegten Schnellstraße zwischen Warnemünde und Rostock-Innenstadt entstanden (Stadtplanung - Stadtentwicklung 1974).

Die Kartenbeilage zeigt in vereinfachter Form die Siedlungsexpansion in diesem Bereich. Bei Ewershagen entstanden 8.000 WE, in Lütten Klein 10.270 WE, in Lichtenhagen 6.700 WE, in Groß Klein 5.700 WE und in Schmarl 5.400 WE. Erst in den 80er Jahren wurde ein teilweise weniger schematischer Siedlungsausbau im Bereich der östlichen Unterwarnow begonnen. Die Zuordnung von Wohn- und Arbeitsstätten war beim Fehlen einer leistungsfähigen Warnowquerung nicht zufriedenstellend gelöst. Der Ausbau der S-Bahn und eine Arbeiterfähre von Schmarl zum Überseehafen schufen nur eine teilweise Minderung der Verkehrsprobleme (Generalverkehrsplan 1978). Die neuen Stadtteile waren mit Einrichtungen der Grundversorgung, Kindergarten, Schule und Kaufhalle bzw. auf der nächst höheren Stufe mit Oberschule, Sporthalle und Schwimmbad ausgestattet. Eine Differenzierung des Angebots und eine Diversifizierung der baulichen und sozialräumlichen Strukturen war entsprechend

Werften:

Schiffswerft Neptun Rostock (NW)

(3 Hellinge, 2 Schwimmdocks)

- Schiffsneubau (u.a. Mehrzweck-Containerschiffe, See-Eimerkettenbagger)
- Schiffsreparaturen

Warnowwerft Warnemünde (WW)

(4 Hellinge, 2 Schwimmdocks)

- Schiffsneubau (u.a. Vollcontainerschiffe, Mehrzweckcontainerschiffe)
- Schiffsreparaturen

Wichtige Zulieferbetriebe:

VEB Dieselmotorenwerk Rostock (DMR)

- Komplette Schiffsantriebsanlagen
- Zweitaktdieselmotoren
- Fest- bzw. Verstellpropeller bis 15.200 kW

VEB Schiffselektronik Rostock (SER)

- Erzeugnis Komplex Elektrotechnik/Elektronik
- Geräte- und Anlagenkomplexe für Schiffsführung und Schiffsbetrieb
- starkstromtechnische Energieerzeuger-, -verteilungs- u. -steuerungsanlagen

VEB Industriekooperation Schiffbau Rostock (IKS)

- Klima- und Lüftungsanlagen
- Einrichtungselemente

Tab. 7: Produktionsschwerpunkte der Schiffbauindustrie in Rostock

Quelle: Autorenkollektiv 1989, S. 480

den Vorstellungen über die sozialistische Einheitsgesellschaft nicht erwünscht.

Die knappen Ausführungen zur Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung von Rostock in der DDR-Zeit lassen bereits vermuten, daß die Hansestadt nach dem Zusammenbruch des sozialistischen Systems und dem schockartigen Übergang in die kapitalistische Marktwirtschaft in eine gravierende Transformationskrise geraten mußte.

Transformation des maritimen Sektors in die Marktwirtschaft

Die in Rostock konzentrierten maritimen Dienstleistungen und Produktionseinrichtungen wurden nach dem Zerfall der auf Autarkie und einseitige Verflechtung mit dem COMECON ausgerichteten Planungssystems weitgehend entwertet. Rostock war ab Oktober 1990 nicht mehr das nationale Tor zur Welt, sondern nur noch ein Hafen von regionaler Bedeutung mit einem Potential als Gateway zu dem sich nach der Auflösung der UdSSR und der Norderweiterung der EU neu formierenden Ostseeraum.

Bereits nach der Einführung der D-Mark im Wirtschaftsgebiet der ehemaligen DDR am 1. Juli 1990 führte die Zahlungskrise in den Ostblockstaaten zu einem Zusammenbruch der Handelsbeziehungen mit gravierenden Folgen für die Industriekomplexe. Nach dem Wegfallen der politischen Steuerung suchten sich die schrumpfenden Güterströme kostengünstigere, schnellere und sichere Transportwege. Die schwerfälligen, mit veralteter Technologie und wenig effektiven Organisationsstrukturen ausgestatteten staatlichen Monopolbetriebe waren im marktwirtschaftlichen System nicht mehr wettbewerbsfähig und mußten entflochten, modernisiert und privatisiert werden. Dieser Anpassungs- und Umstrukturierungsprozeß war mit hohen Verlusten von Arbeitsplätzen verbunden, die bisher durch Neugründungen und Neuprofilierung nicht annähernd ausgeglichen werden konnten.

Neuorganisation und Umbau des Rostocker Überseehafens

Bei der Auflösung des Kombinats Seeverkehr und Hafenwirtschaft 1990 wurde der VEB Seehafen Rostock in eine AG umgewandelt und am 28. März 1991 von der Treuhandanstalt an die Hansestadt (74,9 % der Anteile) und das Land Mecklenburg Vorpommern (25,1 % Sperrminorität) übergeben. Die zunächst vom Amt für Hafenwirtschaft und -verwaltung geleite-

Umschlagsbereich ^{a)}	Baustufen	Standort	Liegeplätze	Umschlagskapazität	Lagerkapazität
Fährtermina	1993/94	Pier I	3 + 1	–	100.000 m ² Fläche
RoRo	1984/85	Pier I	2	–	185.000 m ² Schuppen
Container ^{b)}			2	–	110.000 m ² Container
Konv. Stückgut ^{c)}	1960/83	Pier I/II	12 +	–	550.000 m ² Freilager
Schüttgut ^{d)}	1960/82	Pier III	2 + 2	3.000 t/h Entlader	115.000 m ² Schuppen
					255.000 m ² Freilager
Düngemittel	1984	Pier III	1	1.000 t/h Belader	12.000 m ² Schuppen
Getreide ^{e)}	1981/82	Pier IV	3	700 t Entlader	55.000 t Schuppen
				1.400 t Belader	250.000 t Silos
Mineralölprodukte ^{f)}	1960	D	3 + 2	60.000 t/Tg	260.000 m ³ Tanklager

^{a)} Insgesamt ca. 9.000 m Kai u. 43 Schiffs Liegeplätze, davon 23 Spezialterminals

^{b)} Spezialterminal für Papier- u. Forstprodukte Warico/Enso 1992

^{c)} 1 Liegeplatz für Früchte 1991 (7.000 m² Kühlhs.), 1 Liegeplatz f. Zucker (50.000 t Lager)

^{d)} 1 Liegeplatz f. Zementterminal, Pipeline u. Silo (350.000 t Jahreskapazität), Waggonbelader 800 t/h; 1 Liegepl. f. Baustoffe, Trockenmörtel (150.000 t/J. Produktionskapazität), 2 Liegepl. f. Kohle/Erzterminal., Bandanlage 800 m.

^{e)} Mälzerei (Silo 10.000 t) Produktionskapazität 80.000 t/J.

^{f)} Pipelines nach Schwedt/Oder u. Böhlen/Leipzig (im Bau). Ballastwasseraufbereitungsanlage.

Tab. 8: Hafenfazilitäten in Rostock um 1995

Quelle: Hafenhandbuch Rostock, Bremen 1996. Seehafen Rostock von A-Z, Rostock 1996

te Seehafen Rostock GmbH (SR) erhielt im April 1994 eine neue Struktur, bei der die hoheitlichen Aufgaben beim Hafen- und Seemannsamt verblieben und die übrigen Funktionen auf zwei selbständige Gesellschaften mbH übertragen wurden.

Die Seehafen Rostock Verwaltungsgesellschaft (SRV) ist Rechtsnachfolgerin der SR und zuständig für die Unterhaltung und Weiterentwicklung der Infrastruktur, die Bereitstellung von Service- und Versorgungsleistungen und die Verpachtung und Vermietung der Immobilien. Der eigentliche Hafenbetrieb mit Schiffsabfertigung, Umschlag, Lagerhaltung und Warenbehandlung wurde der ausgegliederten Seehafen Rostock Umschlagsgesellschaft (SRU) übertragen, deren Gesellschafteranteile sich zu 100 % im Besitz der Hansestadt befinden und die nach wirtschaftlichen Prinzipien geführt wird. Ihre (Teil-)Privatisierung ist vorgesehen. Ein 1996 gefaßter Beschluß zum Verkauf der SRU an die Kent Investment Holding, eine britisch-israelisch-nordamerikanische Investorengruppe, wurde allerdings bisher nicht umgesetzt.

Während zur DDR-Zeit nur wenige staatliche Unternehmen im Überseehafen tätig waren, hat sich die Zahl der ausgegliederten, verlagerten und neugegründeten Betriebe bis 1996 auf über 200 erhöht. Die Beschäftigtenzahl, die 1989 noch bei 10.000 lag, läßt sich deshalb heute nicht genau angeben. Während die SRV nur ca. 150 Mitarbeiter hat, beschäftigt die SUG ca. 520 Personen und der Gesamthafenbe-

trieb 135 Mitarbeiter. Unter Einbeziehung der Privatfirmen sollen heute insgesamt wieder annähernd 5.000 Personen im Hafen tätig sein. Einblick in die infra- und suprastrukturelle Ausstattung des Rostocker Überseehafens in der ersten Hälfte der 90er Jahre vermittelt die *Überblickstabelle 8*.

Der Güterumschlag im Überseehafen, der 1989 noch über 20 Mio. t betrug, sank im folgenden Jahr auf ca. 13 Mio. t und 1991 auf unter 9 Mio. t, erst danach begann er wieder langsam zu steigen. Betroffen waren alle Gütergruppen, wenn auch in unterschiedlicher Intensität (vgl. Abb. 1 u. 5). Besonders hoch waren die Verluste beim Stückgut, nahezu völlig zum Erliegen kam der Containerumschlag, der kostengünstiger und schneller über die Nordseehäfen, insbesondere Hamburg und Bremen abgewickelt werden kann. Die DSR, die von Rostock aus mit zeitweise 200 Schiffen weltweite Frachtliniendienste in die wichtigsten Fahrgebiete unterhalten hatte, sah sich aus Wettbewerbsgründen gezwungen, ihre reduzierten Linienverkehre bereits in den Nordseehäfen enden zu lassen (GERBES 1994; BREITZMANN 1994).

Die großzügig ausgebauten Stückgutumschlagsanlagen und die Mitte der 80er Jahre erfolgte Modernisierung des Containerterminals am Warnowkai, wo jährlich ca. 145.000 TEU registriert wurden, sind damit weitgehend funktionslos geworden. Neu angesiedelt wurden bereits 1991 zwei finnische Unternehmen zum Umschlag von Papier- und Forstprodukten (1995: 217.000 t).

Bemühungen, den Containerumschlag durch die Gründung eines eigenen Liniendienstes mit wöchentlichen Abfahrten nach Nordamerika in einer 28-tägigen Rundreise zu organisieren⁶, ließen sich bisher nicht realisieren, weil die Investoren als Sicherheit für die risikoreiche Nischenoperation die gesamte SUG übernehmen wollten. Enttäuschend verlief auch die Auslastung des 1991 für 2,2 Mio. DM auf 13.000 m³ ausgebauten Fruchtterminals wegen der Einschränkung des Bananenhandels durch das EU-Quotensystem.

Nicht ganz so negativ verlief die Entwicklung bei den Massengütern. Nach einem drastischen Rückgang der Erzimporte durch den Niedergang der eisenschaffenden Industrie wurden durch die Inbetriebnahme des neuen 500 KW Kraftwerks Rostock Ost 1994 die Kohlenimporte in größerem Umfang wieder aufgenommen und können bis auf 1,2 Mio. t jährlich ansteigen, wenn die Energiegewinnung ihre Kapazitäten voll nutzt. Der Kohleterminal hat eine Kapazität von 240.000 t und ist über Förderbänder direkt mit dem Kraftwerk verbunden. Positive Effekte haben sich auch durch den Umschlag von Baustoffen, insbesondere Seekies, Kalkstein, Splitt und Zement ergeben. Durch die Einrichtung von Aufbereitungs-, Verarbeitungs- und Verpackungsanlagen tragen private Unternehmen zur Wertsteigerung der Produkte und Erhöhung der Beschäftigung im Hafen bei. Die Alsen-Breitenburg Zement- und Kalkwerke GmbH betreibt durch eine Tochter-Gesellschaft unter Beteiligung der SRU den Zementterminal und stellt seit 1995 Trockenmörtel her, womit jährliche Im- und Exporte bis zu 150.000 t verbunden sind. Ein eigener Liegeplatz mit Umschlagseinrichtungen sowie zwei Lagerhallen mit Förderbandsystemen und einer Kapazität von 55.000 t stehen auch für den Düngemittelexport zur Verfügung.

Der Getreide- und Futtermittelumschlag ist ebenfalls nach der Privatisierung der Anlagen und Neuinvestitionen durch die Raiffeisen-Hauptgenossenschaft Nord AG (Kiel), die Getreide AG (Flensburg) und die Rostocker Getreidelagerhaus AG (in Verbindung mit Hamburger Partnern) wieder in Gang gekommen und wird zur Zeit noch teilweise an einem Speicherliegeplatz im Stadthafen abgewickelt. Außerdem wurden 1992 durch die Ansiedlung der französischen Mälzerei MALT EUROPE im Getreidehafen Produktionskapazitäten geschaffen, wodurch langfristig Importe von Braugerste im Umfang von

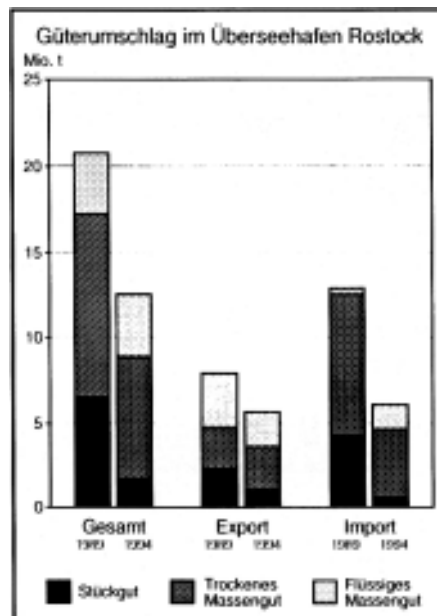


Abb. 5: Struktur des Güterumschlages im Überseehafen Rostock 1989 und 1994

Quelle: bearbeitet nach Statistiken der SRV von H. NUHN und H. NÖDLER

160.000 t/Jahr gesichert sind. Hinzu kommen die Aktivitäten im Rostocker Zuckerterminal am Hansakai, wo Weißzucker für den Versand gelagert, gesackt und palettiert wird. Der Export von trockenem Massengut ist dadurch gegenüber 1989 nahezu gleichgeblieben und hat weiterhin Wachstumschancen, während die Importe sich noch nicht wieder erholt haben (vgl. Abb. 5).

Im Bereich des flüssigen Massenguts waren die Importe gegenüber 1989 leicht rückläufig, während die Exporte sogar gestiegen sind. Durch den Bau einer neuen Pipeline zur Versorgung des Sächsischen Chemiedreiecks Böhlen-Leuna-Schkopau ergeben sich neue Perspektiven. 1996 wurde von der SUG gemeinsam mit der Elf Aquitaine die Großtanklager Ölhafen Rostock GmbH als Betriebsgesellschaft gegründet und Lagerkapazitäten des ehemaligen Minol-Tanklagers übernommen. Gleichzeitig erfolgte der Start zum Bau eines neuen Großtanker-Liegeplatzes sowie von drei neuen Tanks mit insgesamt 120.000 m³ Kapazität. Auch die östlich an den Überseehafen anschließenden Öl- und Produktenlager mit zugehörigen Fabrikationseinrichtungen der Firma Hydro-Agri-Düngemittel AG stabilisieren den Umschlag an Flüssiggut. Gelöscht werden Gastanker mit tiefgekühltem Ammoniak, und Verladen wird flüssiger Dünger über Pipelines. 1995 wurde ein Umschlag von 440.000 t im privaten Chemiehafen registriert.

Wegen der Nachfrage der im Hafen angesiedelten Verarbeiter und der Pipe-

lines ins Binnenland sind auch in Zukunft Ganzschiffsladungen von Massengut in regelmäßigen Zeitabständen in Rostock zu erwarten. Die Strategie zur Ansiedlung von Hafenindustrie, zu der auch die in größerem Umfang durchgeführte Schrottverarbeitung gehört, hat sich somit bewährt. Allerdings handelt es sich durchweg um teilautomatisierte Fertigungen mit geringer Wertschöpfung und sehr begrenzten Beschäftigungseffekten. Bei größeren mit Umschlagssteigerungen verbundenen Ansiedlungsvorhaben zum Altpapierreycling und zur Wiederaufbereitung von Autoreifen wurden deshalb 1996 unter Einbeziehung der Umwelteffekte kritische Kosten-Nutzen-Abwägungen vorgenommen.

Neue Perspektiven haben sich für die RoRo-Dienste im Ostseeverkehr ergeben, die zunächst nur im Rahmen der Eisenbahnfährdienste von Warnemünde nach Gedser wahrgenommen wurden (HADER 1987; MEIER 1990). Ab April 1993 wurden die Ostsee-Fährlinien der DR und DB zur DFO (Deutsche Fährgesellschaft Ostsee GmbH) mit Hauptsitz in Rostock zusammengelegt. Der gemeinsam mit den Dänischen Staatsbahnen (DSB) durchgeführte Trajektverkehr nach Gedser wurde 1995 in Warnemünde eingestellt und durch einen RoRo-Dienst vom Überseehafen ersetzt (HADER u. HOLOCHER 1993). Neu aufgenommen wurde 1994 der Liniendienst nach Trelleborg zusammen mit dem schwedischen Partner SweFerry unter der Bezeichnung DFO HansaFerry.

Durch den Bau von vier neuen Fähranlegern und Abfertigungsanlagen an Pier I entstand der 100.000 m² große Warnow Fährterminal mit Straßen- und Gleisanschluß. Bis 1995 konnten vier Liniendienste neu eingerichtet werden, die sich sehr positiv entwickelt haben, weil es neben der Gewinnung von neuen Kunden auch zur Verlagerung von Kapazitäten aus Travemünde gekommen ist (vgl. Tab. 9). Die Fahrtzeiten von Rostock aus nach Ostänemark, Schweden und in die östliche Ostsee sind wesentlich kürzer als von Lübeck/Travemünde oder Kiel aus (vgl. Tab. 10, Abb. 6). Auf der seit 1992 betriebenen Linie Rostock-Trelleborg setzt die TT-Linie außerdem seit Mai 1996 eine Katamaran-Schnellfähre ein (36 km/h), welche die bisherige Fahrtzeit von 6 auf weniger als 3 Stunden verkürzt. Hierbei können

⁶ Über Kopenhagen, Dublin, Greenock nach Norfolk, Philadelphia u. Halifax.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Rostock-Gedser:						
Fähren (Anzahl)	447	1.930	1.960	1.980	2.030	2.560
Personen	83.000	718.800	773.500	663.600	640.750	804.250
PKW	12.500	115.500	133.700	131.800	132.650	159.290
LKW	3.700	19.700	25.200	21.300	26.650	35.840
Busse	1.500	7.000	9.700	7.600	6.940	9.070
Trailer	170	700	400	700	1.240	1.030
Ladung (in t) ^{a)}			671.300	681.400	866.100	1.134.000
Rostock-Trelleborg:						
Fähren (Anzahl)			980	1.000	1.510	2.010
Personen			233.900	306.100	367.200	283.730
PKW			51.500	60.100	87.400	81.300
LKW			16.700	26.300	35.600	51.680
Busse			680	1.000	1.200	485
Trailer	1.057		5.400	6.600	8.170	9.380
Waggon					23.300	44.820
Ladung (in t) ^{a)}			561.900	880.900	2.464.500	3.908.800

^{a)} incl. Transportmittel

Tab. 9: Transportleistung der Fähren zwischen Rostock und Gedser bzw. Trelleborg 1990-1995

Quelle: Seehafen Rostock A-Z. Rostock 1996

	Kiel	Lübeck	Rostock	Saßnitz
Malmö	160	140	108	93
Stockholm	508	485	456	390
Turku	577	554	525	472
Helsinki	633	610	581	519
Petersburg	782	754	724	662
Riga	556	533	514	438
Klaipeda	399	376	347	269
Danzig	342	316	284	212

Tab. 10: Entfernungen zwischen ausgewählten Ostseehäfen (sm)

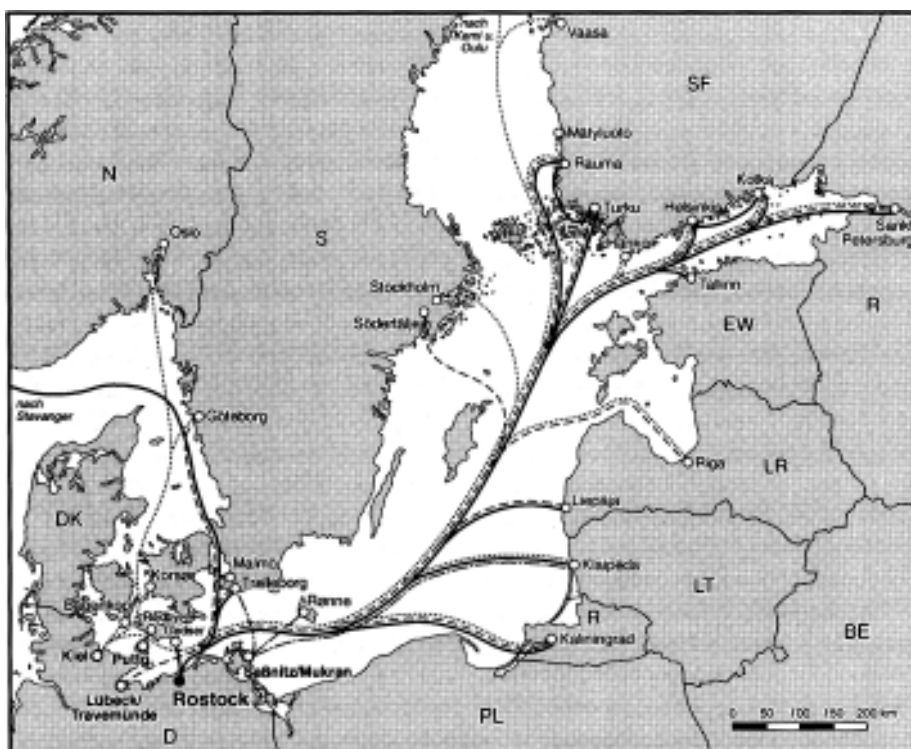


Abb. 6: Von Rostock ausgehende Fährlinien und RoRo-Verkehre 1996

Quelle: bearbeitet nach Fähren in Europa 1996 und ergänzenden Materialien von H. NUHN und H. NÖDLER

600 Passagiere und 175 Pkw bzw. 10 Busse und 34 Pkw transportiert werden. Neben den mehrmals täglich nach Gedser und Trelleborg angebotenen Verbindungen bestehen auch ein- bis zweimal wöchentlich RoRo Frachtdienste nach Kaliningrad, Klaipėda, Liepāja, Tallinn, St. Petersburg sowie Helsinki/Kotka und Turku/Rauma im Zusammenhang mit Diensten nach Lübeck/Travemünde.

Durch die positive Entwicklung im Ostsee-RoRo-Verkehr und die Reaktivierung traditioneller und neuer Massenguttransporte ist der Überseehafen Rostock auf dem Wege, die früheren Güterumschläge zu erreichen und die Position als Universalhafen wieder zu erlangen. Die Aktivitäten in unterschiedlichen Bereichen haben dem Hafen neue Gutarten wie Papier, Schrott oder Zucker erschlossen und bei herkömmlichen Gütern wie Baustoffe, Düngemittel, Kohle und Getreide neue Akzente ermöglicht. Während 1995 bereits 17,5 Mio. t Umschlag registriert wurden, waren es 1996 annähernd 19 Mio. t, und bei einer Belebung der Konjunktur in den neuen Bundesländern sollte auch die frühere Rekordmarke von 20 Mio. t demnächst überschritten werden.

Hohe öffentliche Investitionen zum Ausbau der Infrastrukturen und subventionierte Privatinvestitionen in betriebliche Anlagen ermöglichten die Modernisierung, Umwidmung und Ergänzung der Transport-, Umschlags- und Verarbeitungseinrichtungen. Für den Ausbau des Fährterminals am Warnowkai wurden 65 Mio. DM aufgewendet und für die bis 1999 durchzuführende Verbreiterung und Vertiefung der Hafenzufahrt auf 14,5 m sind 200 Mio. DM veranschlagt. Anlagen zum kombinierten Ladungsverkehr im südwestlichen Hafen sowie der Aufbau eines Güterverkehrszentrums mit 70 ha Gewerbeflächen bei Nienhagen sollen die Transportlogistik stärken.

Während der Überseehafen damit seine frühere Bedeutung wiedergewonnen hat, wurde die Umschlagstätigkeit im Stadthafen bis auf den Bereich am Getreidesilo eingeschränkt (1995 noch 45.000 t Umschlag). Neben Wohn- und Freizeiteinrichtungen sollen hier speziell touristische Aktivitäten entwickelt werden. Auch in Warnemünde, wo im alten Strom weiterhin Fischerei- und Sportboote liegen, ergeben sich durch die Verlegung des Fährbetriebs und den Ausbau eines Passagierschiffskais am neuen Strom gute Ansätze für die Tourismusentwicklung. Neben dem bereits erwähnten Chemiehafen gibt es am

westlichen Warnowufer und nördlich Gehlsdorf weitere Werkhäfen der Werften sowie der Metall- und Baustoffverarbeitung. Auf den Fischereihafen muß bei der Behandlung der Auflösung des Fischkombinats noch gesondert eingegangen werden.

Privatisierung und Neustrukturierung der Deutschen Seereederei Rostock

Die DSR wurde kurz vor Einführung der Wirtschafts- und Währungsunion am 1. Juli 1990 in eine GmbH umgewandelt. Zur Vorbereitung der Privatisierung waren die Entflechtung des Kombinati, die Neuordnung der Schiffsaktivitäten, die Aussonderung unrentabler Bereiche und die Modernisierung der Flotte vorgesehen. Eine schrittweise geordnete Überführung des Staatsbetriebes in ein wettbewerbsfähiges Schiffsunternehmen wurde jedoch durch die sich rasch verschlechternden Rahmenbedingungen und die daraus erwachsenden Handlungszwänge erschwert. Der Kursverfall des Rubels als Leitwährung brachte hohe Millionenverluste, die meisten bisherigen Kunden waren außerstande, ihre Verpflichtungen in DM bzw. US-\$ zu bezahlen. Durch die Absatzkrise der Industrie verminderte sich das Transportaufkommen, und manche Gutarten wie Südfrüchte und containerisiertes Stückgut fielen ganz weg, weil eine Mitversorgung der neuen Bundesländer über die Westhäfen erfolgte.

Viele der 163 Schiffe wurden in kurzer Zeit beschäftigungslos und mußten verchartert, verkauft oder verschrottet werden. Bis Ende 1993 wurden 114 Einheiten ausgemustert, und bei gleichzeitiger Eingliederung von Neubauten waren nur noch 47 Schiffe im Einsatz (BÖNISCH et al. 1996). Die meisten Frachtlinien waren nicht mehr ausgelastet und wurden eingestellt oder umorganisiert. Für die Weiterführung von Diensten gewannen neue Kooperationspartner besondere Bedeutung. 1991 wurde mit der Bremer Senator Linie und der südkoreanischen Cho Yang Line der TRICON Verbund geschaffen. Er unterhielt zwei Rund-um-die-Welt-Dienste (RTW) mit Zubringern und dem Drehpunkt Bremerhaven. Die Afrikalinien sowie die RoRo-Dienste nach Großbritannien wurden ebenfalls nicht mehr von Rostock, sondern von Hamburg aus bedient. Eine zusammen mit der TT-Linie und Poseidon 1991 konzipierte Fährlinie nach Trelleborg startete aber vom Standort Rostock aus (DOBERT 1993; BREITZMANN u. SECK 1994).

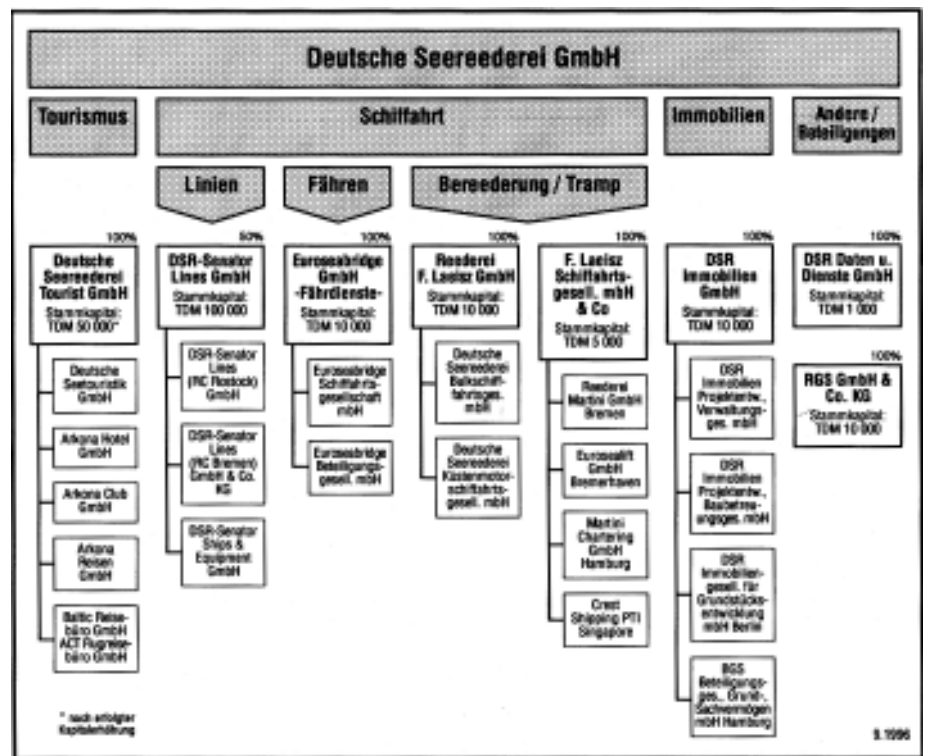


Abb. 7: Neustrukturierung der DSR nach der Privatisierung (Stand: Sept. 1996)

Quelle: bearbeitet nach Hansa 132 (1995) 4, und Angaben der DSR, Okt. 1996 von H. NUHN und H. NÖDLER

Die Reduzierung der Schiffsaktivitäten und die Konzentration auf Kernbereiche hatten gravierende Folgen für die Beschäftigung. Bereits Mitte 1990 wurde mit der Ausgliederung der sozialen Dienste, der Werkstätten und der Konsumgüterproduktion begonnen. Dadurch reduzierte sich der Personalbestand von 13.200 Anfang des Jahres auf 9.500. Ende 1991 gab es nur noch 5.300 Mitarbeiter, und im folgenden Jahr wurden weitere 1.400 Arbeitsplätze abgebaut, bevor 1993 eine Konsolidierung bei unter 3000 Beschäftigten erreicht wurde, davon etwa ein Viertel an Land und drei Viertel auf See. Die Verschlinkung des Unternehmens für marktwirtschaftliche Bedingungen bei Verlustausgleich durch die Treuhandanstalt war damit weitgehend erreicht. Am 3. Juni 1993 wurde die DRS nicht wie von Vielen erwartet an den Bremer Vulkan Verbund (BVV), sondern an zwei mittelständische Reeder und Kaufleute aus Hamburg veräußert, die Investitionen in Millionenhöhe zusagten und ihre eigenen Unternehmen, darunter die traditionsreiche Reederei Laeisz in die neue Holding mit Firmensitz in Rostock eingliederten (vgl. Abb. 7).

Bereits 1994 erfolgte der Zusammenschluß der DSR Linienschifffahrt mit dem bisherigen Kooperationspartner Senator Linie aus Bremen, der zum BVV gehörte. Die Großreederei mit 60-70 Schiffen ver-

waltete ihre RTW-Dienste und globalen Kooperationen von Bremen aus, die eigenen Linienfrachter und Charterschiffe aber weiterhin in Rostock (DOBERT 1993). Die Ostseefährverkehre wurden in der Euroseabridge GmbH zusammengefaßt und für eine Diversifizierung der risikoreichen globalen Schiffsdienste alternative Aktivitäten am Standort Rostock im Tourismusbereich mit Kreuzfahrtschiffen, Hotels und Reisebüro gefördert. Daneben traten auch die Immobiliengeschäfte und die Projektentwicklungsmaßnahmen stärker hervor.

Durch diese Entscheidungen war der dem Standort Rostock durch den Konkurs des BVV erwachsende Schaden gemildert. Die Geschäftsanteile des BVV wurden von der Hanseatischen Industriebeteiligungsgesellschaft (Hibeg) Bremen übernommen. Wegen der hohen Verluste des zwar gut ausgelasteten, aber ertragsschwachen RTW-Dienstes waren 1996 Umstrukturierungen und eine Kapitalaufstockung um 100 Mio. DM erforderlich (Hamburger Abendblatt 2.9.1996 u. 27.2.1997). Nur durch Schiffsverkäufe und eine Mehrheitsbeteiligung der koreanischen Reederei Hanjin Shipping Co. aus Seoul konnte der Konkurs der DSR-Senator Lines verhindert werden. Nach einer Umstellung der RTW-Dienste auf Pendelverkehr und der Kooperation der DSR-Senator Lines mit mehreren Diensten wie Cho Yang Shipping Co., Hanjin Shipping Co. und

United Arab Shipping Co. konnte das weiterhin in Bremen und Rostock firmierende Schiffsverkehrsunternehmen zunächst stabilisiert werden. Als Folge der Ausweitung von Aktivitäten in Rostock wurden die Gesamtbeschäftigten der Holding im Verlaufe des Jahres 1996 sogar um ca. 1.000 auf 3.700 Mitarbeiter erhöht. Die Zukunft der Deutschen Seereederei scheint damit als Mischkonzern gesichert.

Auflösung des Fischkombinats und Formierung von Nachfolgeeinrichtungen

Das Fischkombinat Rostock beschäftigte Anfang 1990 annähernd 15.000 Personen, davon ca. 4.800 auf See. Im Stammbetrieb VEB Fischfang Rostock mit 8.300 Beschäftigten waren nicht nur die 39 Fischereischiffe, sondern auch der Fischereihafen und seine Produktions- und Dienstlei-

Gewässer und den Frischfischkauf auf See fehlte in der Marktwirtschaft die ökonomische Basis. Die im Rahmen des Soforthilfeprogramms zur Anpassung gezahlten 119,2 Mio. DM, von denen über die Hälfte nach Rostock flossen, sind deshalb vorwiegend als Stilllegungsbeitrag zu bewerten (STROBEL u. HALBECK 1995).

Aus der Rostocker Fischfangreederei mit 4.300 Beschäftigten wurde am 1. April 1993 die Mecklenburgische Hochseefischerei GmbH mit 8 Gefriertrawlern und 351 Mitarbeitern ausgegliedert. Die Geschäftsanteile übernahmen zu 60 % ein isländisches Unternehmen, zu 25,1 % das Land Mecklenburg-Vorpommern und zu 4,9 % die Hansestadt Rostock. Nach verlustreichen Anfängen, die eine Reduzierung der Schiffe auf fünf und der Beschäftigten auf 210 sowie eine Spezialisierung

Für die Fischerei sollen weiterhin Ver- und Entsorgungsservice sowie Reparaturkapazitäten für Schiffe und Anlagen vorgehalten werden. Fischanlandungen, Zwischenlagerung im 12.000 t fassenden Kühlhaus sowie Verkauf und Verarbeitung sollen wieder aufgenommen werden. Außerdem hofft man auf die Verlagerung eines Fischereiforschungsinstituts sowie auf die Einrichtung eines Aus- und Fortbildungszentrums. Die Belebung der Hafenwirtschaft soll sich unter Nutzung der vorhandenen Infrastruktur insbesondere auf den Lebensmittelbereich und landwirtschaftliche Produkte konzentrieren. Da sehr günstige Konditionen für Umschlag und Lagerei geboten werden, haben sich aber auch Getreide-, Baustoff-, Holz- und Düngemittelfirmen angesiedelt, woraus eine Konkurrenz zum Überseehafen entsteht. Nach Angaben der Geschäftsleitung des RFH waren 1996 bereits 130 Firmen mit ca. 2.000 Beschäftigten im Hafenbereich tätig.

Das Investitionsprogramm von insgesamt 230 Mio. DM sieht darüber hinaus insbesondere freizeitbezogene Nutzungen vor. Den Attraktionspunkt hierfür soll die Anlage einer Marina mit bis zu 500 Liegeplätzen, einer Slipanlage und eines Winterlagers bilden. Ein Hotel sowie ein Fischrestaurant und tourismusbezogene Handels- und Dienstleistungen sollen den Komplex am südlichen Fischereihafen abrunden. Ob sich diese Zielvorstellungen realisieren lassen, wird wie auch im Hinblick auf andere Vorhaben insbesondere davon abhängen, ob private Investoren gefunden werden, denn die Mittel der stadt-eigenen RFH sind begrenzt. In jedem Falle dürfte die angemessene Wiedernutzung des Fischereihafens und der angrenzenden ausgedehnten Gewerbeflächen noch Jahre in Anspruch nehmen.

Neuere Entwicklung der Schiffbauindustrie in Rostock

Die Umstrukturierung der ostdeutschen Schiffbauindustrie war mit besonderen Problemen belastet, weil langfristige Lieferverträge zu osteuropäischen Auftraggebern bestanden, die nach der Einführung der D-Mark zahlungsunfähig wurden und auch Neubauten für westdeutsche Auftraggeber nicht zu kostendeckenden Preisen erstellt werden konnten. Die Produktivität lag bei personeller Überbesetzung, veraltetem Maschinenpark, unzweckmäßiger Arbeitsorganisation und zu großer Fertigungstiefe sehr niedrig, so daß vor dem Versuch der Privatisierung eine

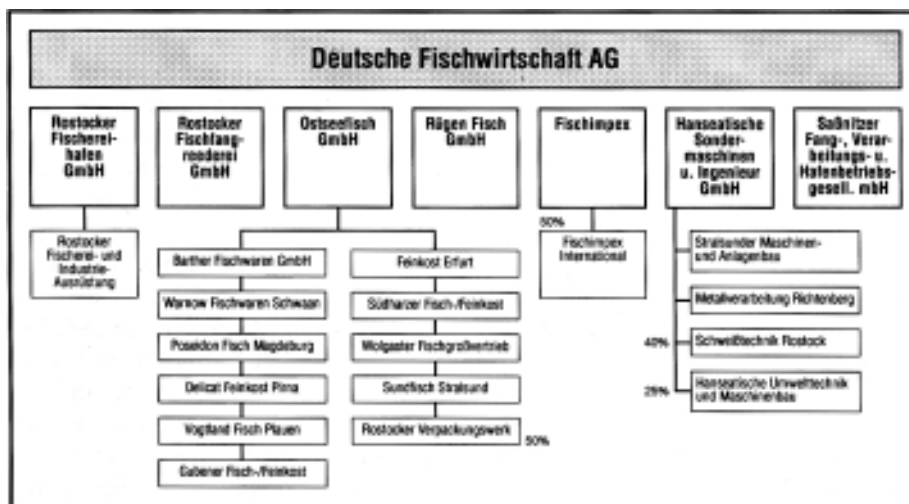


Abb. 8: Überführung des Fischkombinats in die Deutsche Fischwirtschaft AG

Quelle: bearbeitet nach STROBEL u. HALBECK 1995, S. 164 von H. NUHN und H. NÖDLER

stungseinrichtungen zusammengefaßt. Zur Vorbereitung der Entflechtung und Privatisierung wurde am 1. Juli aus dem Kombinat die Deutsche Fischwirtschaft AG mit einer Reihe von Tochtergesellschaften gegründet, wobei die Rostocker Fischfangreederei und der Fischereihafen als selbständige Unternehmen getrennt wurden (vgl. Abb. 8).

Die Voraussetzungen für die Bildung wettbewerbsfähiger Unternehmen waren besonders ungünstig, weil nicht nur nach der Währungsunion der Absatz zusammenbrach und die Fänge stark reduziert werden mußten, sondern weil für die ostdeutschen Fischer nach dem Beitritt zur BRD keine zusätzlichen Fangrechte durch die EU gewährt wurden und die vorhandenen Quoten weiter aufgeteilt werden mußten. Für die von der DDR stark subventionierte Hochseefischerei außerhalb der EU-

auf Rotbarschfänge im Saisonbetrieb zur Folge hatten, konnte sich das Unternehmen mit Heimathafen Rostock 1996 stabilisieren.

Die Rostocker Fischereihafen GmbH wurde am 15. November 1990 von der Treuhandanstalt an die Hansestadt übergeben, die bis heute 100 % der Geschäftsanteile der RFH hält. Das 3 km nordwestlich vom Zentrum bei Marienehe an der Warnow gelegene 50 ha große Gelände mit 2.100 m Kai und 5 Kränen ist gut durch Straßen und Schienen erschlossen und stellt ein wertvolles Potential an Flächen- und Lagerkapazitäten dar. Das multifunktionale Nutzungskonzept sieht die Erhaltung von fischwirtschaftlichen Aktivitäten, den Ausbau der Hafenfunktion sowie eine Inwertsetzung durch mittlere und kleinere gewerbliche Unternehmen des Verarbeitenden- und Dienstleistungssektors vor.

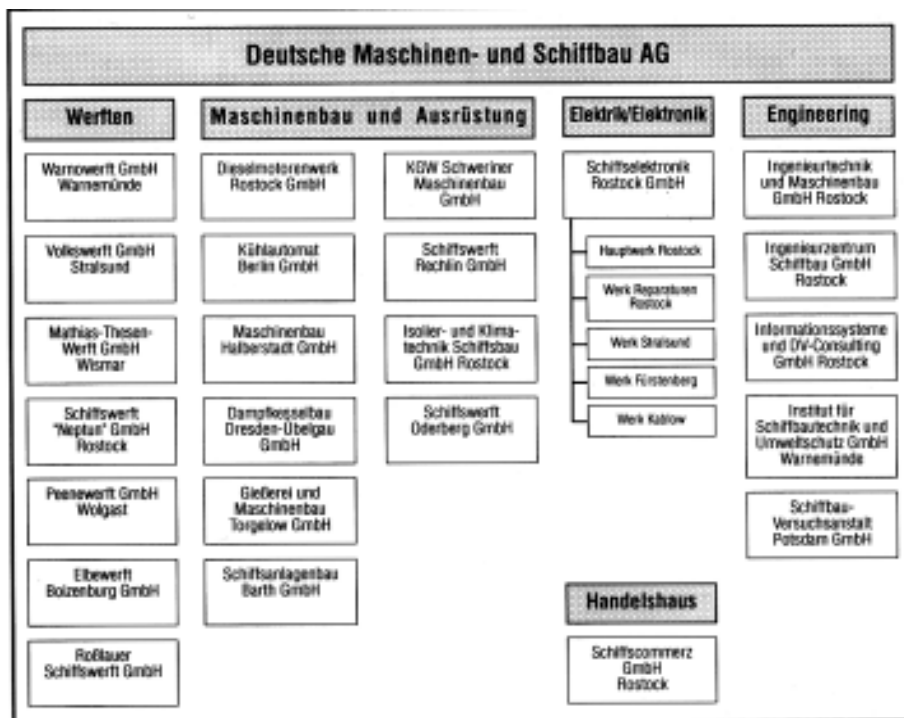


Abb. 9: Überführung des Schiffbaukombinats in die Deutsche Maschinen- und Schiffbau AG (Stand: Juni 1990)

Quelle: bearbeitet nach STROBEL u. DAME 1993, STAHL 1995 und anderen Quellen von H. NUHN und H. NÖDLER

Übergangsphase der Anpassung zur Erlangung von Wettbewerbsfähigkeit eingeplant werden mußte. Hinzu kamen die Auflagen der EG, die Neubaukapazitäten für Schiffe in Ostdeutschland von 545.000 cGT (compensated Gross Tns) am 1. Juli 1990 um 40 % auf 327.000 cGT 1995 zu senken.

Am 1. Juni 1990 wurde das Kombinat Schiffbau in die Deutsche Maschinen- und Schiffbau AG (DMS Holding) mit 24 Tochtergesellschaften in der Rechtsform der GmbH überführt und der Treuhandanstalt unterstellt (vgl. Abb. 9). Angestrebt wurde eine Reduzierung der Fertigungstiefe und Entflechtung sowie ein Abbau schiffbau-fremder Betätigungen. Nach der Währungsunion zeichnete sich ab, daß durch die Probleme des Fischkombinats und der DSR sowie der osteuropäischen Kunden Auftragseinbrüche zu erwarten waren. In einem Gutachten der KfW wurde deutlich, daß nach der Modernisierung von fünf ostdeutschen Großwerften zwei überflüssig waren. Von den insgesamt 51.654 Mitarbeitern am 1. Juni 1990 sollten bis 31. Dezember 1991 nur noch ca. 20.000 weiterbeschäftigt werden (HESELER u. HIKEL 1990; RINGSTORFF u. REINKE 1992).

Hierdurch war das größte Schiffbauzentrum Rostock in besonderem Maße betroffen, weil bereits ohne Berücksichtigung der Zulieferbetriebe in den beiden Großwerften am Ort über 12.000 Personen

beschäftigt waren. Für die Neptunwerft mit 6.590 Mitarbeitern Anfang 1990 ergab sich im laufenden Jahr ein Abbau von 2.173 Stellen und für 1991 ein Verlust von 3.675 Arbeitskräften, die zunächst durch Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaften aufgefangen wurden (STAHL 1995). Im Juni 1991 fusionierten die beiden Rostocker Schiffbauunternehmen zur Neptun Warnow Werft GmbH (NWW), um im Verbund die Probleme bis zur Erlangung der Wettbewerbsfähigkeit besser lösen zu können. Durch die Lage innerhalb des Stadtkomplexes an der weniger tiefen Binnenwarnow, die alte verschachtelte Bausubstanz und Investitionsrückstände war die traditionsreiche Neptun Werft gegenüber dem Betriebsteil in Warnemünde benachteiligt. Dies zeigte sich auch bei der Suche nach einem Partner für die Privatisierung.

Am 1. Oktober 1992 konnte die Warnow Werft aus dem Verbund gelöst und an den norwegischen Kvaerner Konzern verkauft werden. Von den ursprünglichen 5.500 Beschäftigten waren zu diesem Zeitpunkt noch ca. 3.250 im Betrieb tätig. Bis Ende 1995 sollten vom Käufer mindestens 1.900 Arbeitsplätze für die zugewiesenen 85.000 cGT Neubaukapazität garantiert werden. Die THA gewährte zur Modernisierung der Anlagen einen Zuschuß von 500 Mio. DM und stellte zur Deckung eventueller Verluste bis zur Fertigstellung

der neuen Werft nochmals 500 Mio. DM bereit. Das Produktionskonzept wurde völlig neu entwickelt und soll eine hohe Wettbewerbsfähigkeit im Spezialschiffbau garantieren⁷. Die bis Anfang 1997 ausgeführten und bereits verbuchten Neubauaufträge zeigen, daß sich die Kvaerner Warnow Werft am Markt behaupten kann.

Günstige Zukunftsperspektiven ergeben sich auch für das im März 1994 neu eröffnete Rostocker Dieselmotorenwerk (DMR) nach der Standortverlegung und dem Bau einer neuen Fertigungs-, Montage- und Prüfhalle am seeschiffstiefen Wasser südlich der Kvaerner Warnow Werft. Das Unternehmen konzentriert sich auf den Bau großer langsamlaufender Dieselmotoren als Lizenznehmer und hat wegen moderner Produktionsanlagen und der hohen Qualität sowie des weltweiten Service eine gute Marktposition. Nach der Übernahme durch den BVV erfolgte der Zusammenschluß mit dem Bremer Motorenwerk zum Dieselmotorenwerk Vulkan GmbH (DMV). Auch nach dem Konkurs des Bremer Eigners werden gute Chancen für eine private Weiterführung des Rostocker Werkes gesehen.

Probleme ergaben sich bei der Privatisierung der Stammwerft Neptun des ehemaligen Kombinats, da keine Kapazitäten für den Schiffsneubau mehr verfügbar waren. Erst im März 1993 wurde als Vorstufe der Privatisierung die Industrieholding Neptun Industrie Rostock (NIR) gebildet, deren Kapital zu 80 % vom Bremer Vulkan Verbund (BVV) und zu 20 % vom früheren Werftmanagement übernommen wurde (STAHL 1995). Das Unternehmenskonzept sah Reparaturen, Stahlbau und die Herstellung von Naßzellen sowie spezielle Oberflächenveredelungen vor. Von den neuen Eignern wurden 360 Mio. DM investiert und eine Beschäftigungsgarantie für 1.200 Mitarbeiter abgegeben. Durch den Konkurs des BVV im Frühjahr 1996 mußten sich das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Bundesregierung erneut finanziell engagieren.

NIR hat außerdem zusammen mit der Bremer Bootsbauwerft Abekien und Rasmussen am Ostufer der Warnow bei Gehlsdorf auf dem Gelände der ehemaligen

⁷ Die neue Kompaktwerft ist um ein 320 m langes, 54 m breites und landseitig teilweise von einer hohen Halle überdecktes Trockendock gruppiert, 80 % der vorgesehenen Fertigungsanlagen wurden neu erstellt, so daß von dem früheren Potential nur die Flächen und der weiterqualifizierte alte Facharbeiterstamm genutzt wird.

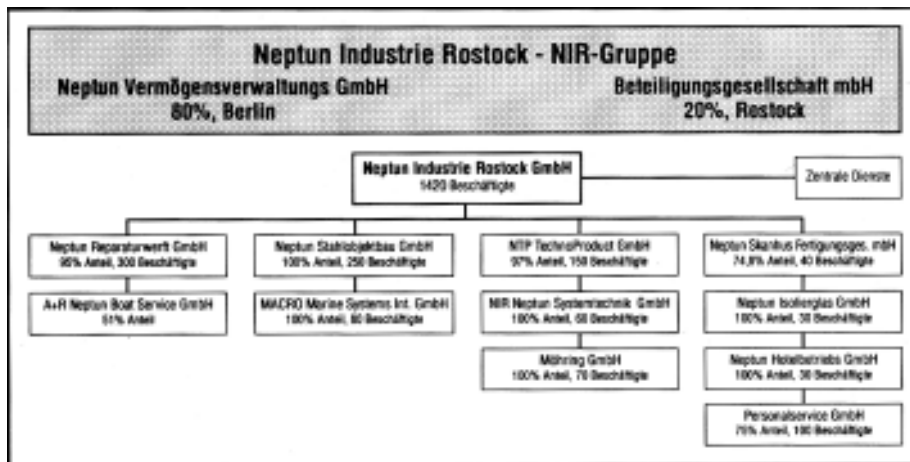


Abb. 10: Struktur der Neptun Industrie 1996

Quelle: bearbeitet nach Unterlagen der NIR 1996 von H. NUHN und H. NÖDLER

NVA-Marinebasis mehrere Betriebe gegründet. Eine 1996 fertiggestellte Service-werft soll Wartung und Reparatur für die Schnellboote des Marinestützpunktes Warnemünde anbieten und Yachten bauen. Im bereits teilweise funktionsfähigen Neptun Marina Center sind Liegeplätze für 300 Yachten sowie Winterlager vorgesehen und im Neptun Marina Village auf einem ca. 25.000 m² großen Areal Wohnungen, Büros und Ladenrestaurants sowie ein Aparthotel mit Tiefgarage und 150 Parkplätze für auswärtige Segler. Die Firma Neptun Sailing soll zwei Großsegler betreuen, mit denen Kreuzfahrten in der Ostsee angeboten werden. Damit wird auch das touristische Potential der Ostseemetropole weiter gestärkt (vgl. Abb. 10).

Das Beispiel NIR zeigt, wie aus einem nicht mehr lebensfähigen Großbetrieb unter Ausnutzung vorhandener Infrastruktura-

ren, Verfahrenkenntnisse und qualifizierter Mitarbeiter mit Ideenreichtum und in Kooperation mit externen Partnern eine große Zahl mittlerer und kleiner Tochterunternehmen geschaffen wurde, die sich flexibel am Markt behaupten, ca. 1.500 Arbeitsplätze sichern und im strategischen Verbund nicht nur eine bessere Überlebensgarantie besitzen als ausgegliederte Einzelunternehmen, sondern auch im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Standortes die Kräfte bündeln können.

Konsequenzen der Schrumpfung der maritimen Wirtschaft für die Stadtentwicklung und Perspektiven für die Zukunft

Die vorausgehenden Darlegungen haben deutlich gemacht, daß bei dem abrupten Wechsel von der Zentralverwaltungswirtschaft zur Marktwirtschaft der eng ver-

flochtene maritime Sektor Rostocks in eine tiefgreifende Krise gestürzt wurde, von der er sich nur teilweise erholen konnte. Ob bei einem gradualistischen Übergang die Überlebenschancen einzelner Bereiche größer gewesen wären, läßt sich nicht eindeutig feststellen. Zumindest für den Fischereisektor muß dies bezweifelt werden. Auch für den unter hohem internationalem Wettbewerbsdruck stehenden Schiffbau und den global ausgerichteten internationalen Seetransport ist es fraglich, ob weitere Großunternehmen hätten erhalten werden können.

Der Standort Rostock war durch politische Prioritätensetzungen und vielfältige Subventionen überbesetzt mit Arbeitsplätzen im maritimen Sektor, und ein Verlust großer Teile dieser Beschäftigungsmöglichkeiten wäre auch bei einer schrittweisen Umstrukturierung nicht zu vermeiden gewesen. Allerdings hätten sich mit Sicherheit mehr überlebensfähige kleinere und mittlere Firmen unter Ausnutzung der Fördermöglichkeiten in Nischen entwickeln können. Auch wäre der Verlust an Humankapital und die Perspektivlosigkeit der Massenarbeitslosigkeit im tristen Plattenbaumilieu nicht so schockartig erfolgt. Die Beschäftigung im maritimen Sektor sank zwischen 1990 und 1993 von 54.700 auf 16.130, was 35 % bzw. 13 % der Erwerbstätigen entspricht.

Abbildung 11 verdeutlicht, daß die Beschäftigungskrise am Ort in erheblichem Maße durch Fortzüge gemildert wurde. Nach Jahrzehnten eines hohen Wanderungsgewinnes hat Rostock bereits seit Ende der 80er Jahre zunehmend Einwohnerverluste zu verzeichnen. Die Wandermobilität erleichtert den Anpassungsprozeß der Hansestadt an die begrenzteren Entwicklungsmöglichkeiten und neuen regionalwirtschaftlichen Funktionen. Die vielfältigen Ansatzpunkte für eine Entwicklung der Stadtregion sind in einer Reihe neuerer Untersuchungen dargelegt worden (vgl. u.a. FELLNER 1993; IRPUD 1994; HOHN u. HOHN 1993; FREUD 1994; OBENAU u. ZUBER-SEIFERT 1996).

Rostock muß sich selbst durch Kompetenz eine neue Stellung im System der Handels- und Hafenstädte aufbauen. Neben den Eigeninitiativen sind für eine Übergangszeit Hilfen der Bundesregierung und der EU zur Modernisierung der Infrastrukturen sowie zur Verbesserung der Wettbewerbsposition erforderlich. Hierzu gehört das bis 1999 abzuschließende Projekt zur Vertiefung und Verbreiterung der Hafenzufahrt, die Verbesserung der Hinter-

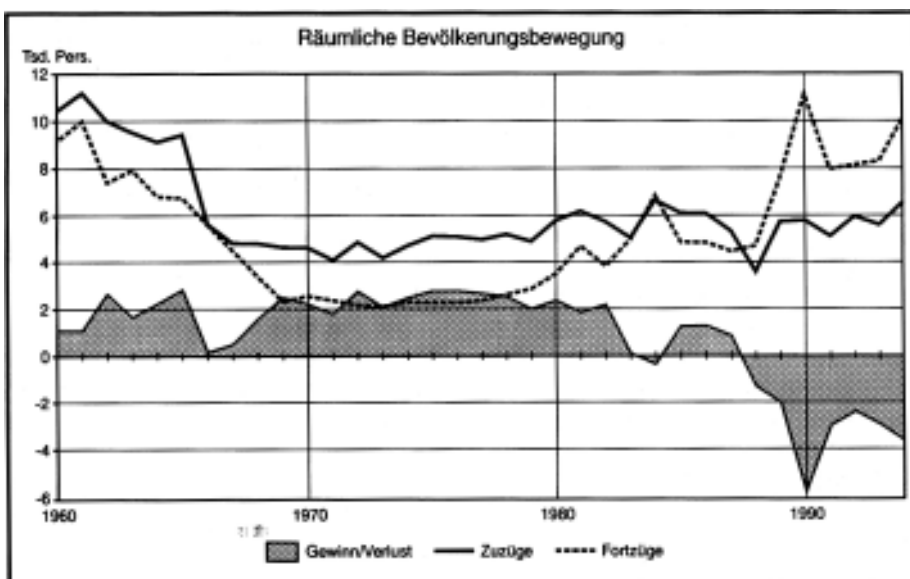


Abb. 11: Zuzüge nach und Fortzüge aus Rostock 1960-1994

Quelle: bearbeitet nach Statistische Jahrbücher der Stadt Rostock von H. NUHN und H. NÖDLER

landanbindung durch den Bau der Küstenausbahn zwischen Lübeck und Frankfurt/Oder sowie der Ausbau der Eisenbahnstrecken.

Die Errichtung der neuen Ölpipeline ins mitteldeutsche Chemierevier, Umstrukturierungen im Überseehafen durch den Ausbau von neuen Fährterminals und die Modernisierung der Umschlagsanlagen sowie die Verbesserung hafen- und verkehrsbezogener Dienstleistungen durch den Bau eines Güterverkehrszentrums haben bereits dazu beigetragen, die Umschlagszahlen im RoRo-Bereich und bei den Massengütern zu verbessern. Verarbeitungsbetriebe im Hafen wie das Chemiewerk, eine neue Mälzerei, das neue Kohlekraftwerk und weitere geplante Ansiedlungen wie ein Zellstoff/Papierwerk erhöhen den Loco-Umschlag und die Zahl der Arbeitsplätze. Problematischer erscheinen die Bemühungen um die Rückgewinnung des Containerumschlages. Versuche, durch eine Direktverbindung zu kleineren Häfen an der US-Ostküste eine Nische zu finden, sollen ab 1997 mit neuen Finanziers weiterverfolgt werden.

Vielversprechend sind die Erwartungen im Hinblick auf eine weitere Steigerung der Ostsee-Fährverkehre, weil Rostock im Vergleich zu den Schleswig-Holsteinischen Konkurrenten hier kürzere Schiffsreisezeiten bieten kann. Nachhaltige Erfolge sind aber erst zu erwarten, wenn sich die wirtschaftliche Situation in den osteuropäischen Transformationsländern gebessert hat. Sowohl die Erhöhung des Massengutumschlages und die neue Ölpipeline als auch die Erfolge beim Fährverkehr tragen allerdings wenig zur Verbesserung der Arbeitsmarktsituation bei, soweit der Hafen hier nur als Durchgangsschleuse dient.

Perspektiven für die Schaffung neuer Arbeitsplätze in traditionellen Branchen des Produzierenden Sektors sind wenig günstig, auch wenn hier neue Gewerbegebiete (760 ha) für 7.000-8.000 Arbeitsplätze ausgewiesen wurden. Eine Ausnahme mit möglicher Schubwirkung stellen die Vorüberlegungen zur Wiederbelebung der Flugzeugproduktion im Rahmen der Airbus-Expansionspläne dar, wo aber europaweit Standorte für eine Ansiedlung verglichen werden. Deshalb sind Diversifizierungsbemühungen durch die Förderung junger Unternehmen in Innovations- und Technologiezentren in Zusammenarbeit mit der Universität längerfristig für die angestrebten grundlegenden Veränderungen der Wirtschaftsstruktur unerlässlich.

Unter Nutzung des maritimen Potentials bietet auch der Tourismussektor gute Entwicklungschancen. Am Altstadtrand, im Fischereihafen, in Gelsdorf und im traditionsreichen Seebad Warnemünde werden Infrastrukturprojekte für Schiffsanleger, Promenaden, Restaurants, Hotels und Freizeiteinrichtungen umgesetzt. Neben der Stadt sind die neuen Eigner der DSR, NIR und FHR auch in diesem Bereich besonders aktiv. Gäste sind aus Berlin und dem deutschen Binnenland, aber auch aus den Anrainerstaaten der Ostsee zu erwarten. Wie beim Gütertausch liegen für Rostock auch im Bereich der Dienstleistungen die Chancen für die Bewältigung der Zukunft im Spannungsfeld zwischen Globalisierung und Regionalisierung eher im mittleren Maßstab des Ostseeraumes.

Literatur

- Autorenkollektiv (1989): Die Seewirtschaft der DDR, Berlin.
- BENTHIE, B. (1967): Die Industrie des Rostocker Raumes. In: Geographische Berichte, 45, S. 284-298.
- BIEBIG, P. (1990): 30 Jahre Überseehafen Rostock - Probleme und Perspektiven. In: Seewirtschaft 22, S. 160-163.
- BÖNISCH, O., WENZEL, H., u. J. STÜBNER (1996): DSR-Lines. Die Deutsche Seereederei in Rostock. Hamburg.
- BREITZMANN, K.-H. (1992): Rostock als maritimes Verkehrszentrum - Probleme und Chancen. In: Raumordnung und Raumforschung, H. 6, S. 335-341.
- BREITZMANN, K.-H. (1994a): Rahmenbedingungen für die Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern. In: Internationales Verkehrswesen, 46, H. 5, S. 277-283.
- BREITZMANN, K.-H. (1994b): Seaports in Mecklenburg-Vorpommern - Conditions for Competitiveness. In: Seeschifffahrt, Seehäfen und Verkehr im Prozeß der marktwirtschaftlichen Transformation. Rostocker Beiträge zur Verkehrswissenschaft und Logistik, S. 27-40.
- BREITZMANN, K.-H. (1994): Baltic Sea Transport Connections - New Developments and Concepts. In: Breitzmann, K.-H. (Hrsg.): Seeschifffahrt, Seehafen und Verkehr im Prozeß der marktwirtschaftlichen Transformation. Rostock, S. 91-107.
- BREITZMANN, K.-H., u. F. V. SECK (1994): Market Transition and Privatization in East Germany. The Shipping Case. In: BREITZMANN, K.-H. (Hrsg.): Seeschifffahrt, Seehäfen und Verkehr im Prozeß der marktwirtschaftlichen Transformation. Rostocker Beiträge zur Verkehrswissenschaft und Logistik.
- Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft DVWG (Hrsg.) (1992): Ostseefährverkehr im Spannungsfeld zwischen inter-

- nationaler Verkehrsbedeutung und regionaler Wirtschaftsentwicklung. Bergisch Gladbach. = Schriftenreihe der DVWG, Reihe B 152.
- DOBERT, J. (1993): DSR - Verkauft und verraten? In: HANSA Schifffahrt - Schiffbau - Hafen, Nr. 6, S. 6-11.
- EICH-BORN, M. (1996): Industriestandort Mecklenburg-Vorpommern: Dominanz der Werftindustrie. In: Geographische Rundschau, 48, S. 517-524.
- FELLNER, A. (1993): Hansestadt Rostock - Perspektiven der Stadtentwicklung im Bereich der Binnenwarnow. = Beiträge der Universität Oldenburg zur Stadt- und Regionalplanung, Bd. 7.
- FICK, K.E. (1986): Lübeck - Rostock - Stettin - Danzig. Strukturen und Funktionen. Einst und heute. In: Berliner Geographische Studien, 20, S. 121-146.
- Generalverkehrsplan der Stadt Rostock 1978. Rostock.
- Generalverkehrsplan des Bezirks Rostock 1976. Rostock.
- Geographische Gesellschaft der DDR (Hrsg.) (1966): Der Rostocker Raum, die Stadt Rostock und ihr Hafen. Exkursionsführer, Rostock.
- GERBES, W. (1994): Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern. In: HANSA - Schifffahrt - Schiffbau - Hafen, Nr. 1, S. 75-77.
- HADER, A. (1987): Die Entwicklung des Fährverkehrs und der Fährhäfen im Ostseeraum. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft, Nr. 42, S. 165-189.
- HADER, A., u. K. HOLOCHER (1993): Sind weitere Investitionen gerechtfertigt? In: HANSA Schifffahrt - Schiffbau - Hafen, Nr. 9, S. 52-59.
- HANSESTADT ROSTOCK (Hrsg.) (1996): Statistisches Jahrbuch 1995. Rostock (und frühere Jahrgänge).
- HESELER, H., u. R. HICKEL (1990): Der maritime Sektor im Umbruch. Wirtschaftsstrukturelle und beschäftigungspolitische Vorschläge für Rostock. Bremen.
- HESELER, H., u. B. WARICH (1992): Strukturwandel und arbeitsmarktpolitischer Handlungsbedarf in der Region Rostock. Rostock.
- HOHN, U., u. A. HOHN (1993): Großsiedlungen in Ostdeutschland. Entwicklung, Perspektiven und die Fallstudie Rostock-Groß Klein. In: Geographische Rundschau, 45, H. 3, S. 146-152.
- Institut für Raumplanung (IRPUD) (Hrsg.) (1994): Zukunftsperspektiven für Rostock. (= Dortmund Beiträge zur Raumplanung P/16). Dortmund.
- KÄNEL, A. v. (1972): Zur Industrie und Industrialisierung in den Nordbezirken der Deutschen Demokratischen Republik. In: Zeitschrift für den Erdkundeunterricht, 24, H. 8/9, S. 281-299.
- LASCH, R. et al. (Hrsg.) (1974): Rostock - Stadtplanung und Stadtentwicklung. Rostock.
- MEIER, G. (1990): Eisenbahnfähren im Ostseeraum. In: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft, Nr. 3, S. 147-167.

MEINHARD, L. (1996): Hafenhandbuch Rostock. Bremen.

MEYER, F., u. K. RICKERT (1995): Ausbau der Zufahrt zum Seehafen Rostock. In: HANSA Schiffahrt – Schiffbau – Hafen, Nr. 8, S. 88-97.

OBENAU, H., u. F. ZUBER-SEIFERT (1996): Rostock – Wandel einer Stadtregion seit 1990. In: Geographische Rundschau, 48, H.9, S. 501-508.

RICHERT, R. (1995): Hafenstandorte und Hinterlandverbindungen im deutschen Ostseeraum. In: Raumordnung und Raumforschung im Ostseeraum. Arbeitsmaterialien der ARL, Nr. 215, S.52-67.

RINGSTORFF, H., u. REINKE (1992): Die maritime

Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern - Probleme und Chancen. Bonn

SCHRÖDER, K. (1952): Rostock - Großstadt im Wandel. In: Geographische Rundschau 10, S. 2-4.

SCHUBERT, A. (1996): Kommunale und Regionale Entwicklung - zum Rostocker Weg. In: ARC: Forschungs- und Sitzungsberichte, S. 325-347.

STAHL, J. (1995): Neptunwerft. Ein Rostocker Unternehmen im Wandel der Zeit. Rostock. Stadtplanung - Stadtentwicklung. Rostock. o.O. 1974.

STROBEL, D., u. G. DAME (1993): Schiffbau zwischen Elbe und Oder: 1945-1992. Herford.

STROBEL, D., u. W.-H. HAHLEBECK (1995): Hiev up. So war die Hochseefischerei der DDR. Hamburg.

VOIGT, P. (1996): Arbeit und Stadtentwicklung in der Region Rostock. In: ARC: Forschungs- und Sitzungsberichte, S. 348-359.

Autor:
Prof. Dr. HELMUT NUHN
Fachbereich Geographie,
Philipps-Universität Marburg,
Deutschhausstraße 10,
D-35032 Marburg/Lahn.

Tagungen des Instituts für Länderkunde

„Grenzen und Grenzregionen in Südosteuropa“

Internationale Fachtagung der Südosteuropa-Gesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Institut für Länderkunde vom 26.-28.06.1997

Von der Südosteuropa-Gesellschaft/München und dem Institut für Länderkunde/Leipzig getragen, fand vom 26.-28. Juni 1997 in Sonneberg/Thüringen eine internationale Tagung zum Thema „Grenzen und Grenzregionen in Südosteuropa“ statt. Die von Dr. FRANK-DIETER GRIMM, Leipzig, (Institut für Länderkunde und Leiter der Zweigstelle der Südosteuropa-Gesellschaft) geleitete Veranstaltung befaßte sich mit den infolge des tiefgreifenden gesellschaftlichen Wandels in Mittel- und Osteuropa seit 1990 erfolgten Grenzveränderungen und dem veränderten Charakter der mittel- und südosteuropäischen Grenzen.

Die Stadt Sonneberg im Süden des Thüringer Waldes, gelegen unweit der früheren deutsch-deutschen Grenze, war als Tagungsort gewählt worden, um genau an diesem Ort vergleichende „Grenzbeobachtungen“ vorzunehmen, die Folgen sowohl der Entstehung neuer Staatsgrenzen als auch einer zunehmenden Grenzpassierbarkeit aufzudecken.

An die Eröffnung der Tagung durch ihren Schirmherr, den Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, Herrn WILLI MÜLLER, durch den Vizepräsidenten der Südosteuropa-Gesellschaft, Prof. Dr. WERNER GUMPEL sowie die Bürgermeisterin der Stadt Sonneberg, Frau SYBILLE ABEL, schlossen sich Einführungsvorträge an zu den „Aspekten der Raumbedeutsamkeit der ehemaligen innerdeutschen Grenze“ (VOLKER BODE, Institut für Länderkunde) und zu den „Auswirkungen der Entstehung und des Wegfalls von Grenzen am Beispiel des Tagungsgebietes Coburg-Neustadt-Sonneberg“ (Bayern, Thüringen) (Dr. F. GRIMM).

Das übergreifende Thema der Tagung „Grenzen und Grenzregionen in Südosteuropa“ wurde am darauffolgenden Tag anhand zahlreicher Expertenvorträge beleuchtet, die sich inhaltlich in zwei von Prof. Dr. ISTVAN BERENYI (Budapest) und Dr. JOACHIM BURDACK (Leipzig) moderierte Themenkomplexe einordneten:

1. Vorträge zu den Auswirkungen neuer Staatsgrenzen:

- „Die Wahrnehmung der tschechisch-slowakischen und tschechisch-österreichischen Grenze durch die lokale Bevölkerung“, Dr. ANTONIN VAISHAR, Brno (Brünn), Institut für Geonik
- „Probleme der Grenzziehung zwischen Kroatien und Slowenien“, Prof. Dr. ANTON GOSAR, Ljubljana (Laibach), Bereich Geographie der Universität
- „Die Ostgrenze Moldawiens und die transnistrische Separatrepublik“, Dr. F. GRIMM, Leipzig
- „Die Demarkationslinie zwischen der Republik Zypern und der „Türkischen Republik Nordzypern“, Dr. HANSJÖRG BREY, München, Südosteuropa-Gesellschaft
- „Neue Grenzen im ehemaligen Jugoslawien, Erfahrungen und Beobachtungen während des IFOR-Einsatzes“, Oberstleutnant Dr. THOMAS PALASCHEWSKI, Leipzig, Militärgeographischer Dienst

2. Vorträge zu den Auswirkungen zunehmender Grenzpassierbarkeit:

- „Die Auswirkungen der zunehmenden Grenzpassierbarkeit zwischen Ungarn, Österreich und der Slowakei für die benachbarten Regionen“, Prof. Dr. JANOS RECHNITZER, Győr, Akademie der Wissenschaften, Nordtransdanubisches Institut

- „Die aktuellen Entwicklungen der Grenzregionen des südwestlichen Rumänien im Banat“, Dr. HANS-HEINRICH RIESER, Tübingen, Geographisches Institut der Eberhard-Karls-Universität
- „Gegenwärtige und künftige Veränderungen an der rumänisch-bulgarischen Grenze“, LUCIAN DOBRACA, Bukarest, Geographisches Institut der Rumänischen Akademie
- „Aktuelle Entwicklungen an der bulgarisch-griechischen Grenze“, „Aktuelle Entwicklungen an der rumänisch-bulgarischen Grenze“, Prof. Dr. MAGARITA ILIEWA, Sofia, Geographisches Institut der Bulgarischen Akademie der Wissenschaften, Prof. Dr. ILJA ILIEW, Sofia, Pädagogische Fakultät der Universität
- „Das Städtepaar Giurgiu - Russe an der rumänisch-bulgarischen Grenze“, CHRISTOPH WAACK, Leipzig, Institut für Länderkunde.

Die Tagung fand am 28. Juni mit einer von Dr. F. GRIMM geleiteten Exkursion auf den Spuren der ehemaligen innerdeutschen Grenze und aktueller Entwicklungen seit der Wiedervereinigung Deutschlands und mit einer abschließenden Besprechung in Neustadt bei Coburg (Bayern) ihren Abschluß.

Ein ausführlicher Tagungsbericht wird für die „Südosteuropa-Mitteilungen“ (München) vorbereitet. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Tagungsbeiträge in einem von der Südosteuropa-Gesellschaft und dem Institut für Länderkunde gemeinsam betreuten Tagungsband herauszugeben.

Dr. CAROLA SCHMIDT

Kartenbeilage für EUROPA REGIONAL,
Heft 2/97 zum Beitrag von H. NUHN:

Hansestadt Rostock – Vom maritimen Tor
zur Welt zum Regionalhafen für die Ostsee

Siedlungsexpansion von Rostock in den 30er, 80er und 90er Jahren

Quelle: nach verschiedenen Unterlagen von H. NUHN und
H. NÖDLER.

